Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 57 (2711) | Вторник, 18 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

Подписывая Воззвание Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира, советские рабочие, колхозники, работники интеллигентного труда подкрепляют свое горячее стремление отстоять дело мира самоотверженным трудом, направленным на укрепление мощи Советского государства, как оплота мира во всем мире.

Стахановская вахта мира

Сбор подписей под Стокгольмским Воззванием в Союзе Советских Социалистических Республик вылился в мощную демонстрацию морально-политического единства советского общества, преданности советского народа своему правительству, большевистской партии и великому знаменосцу мира товарищу Сталину. С 30 июня по 10 июля под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия уже подписалось 96.360.866 советских граждан. Весь советский народ преисполнен глубокой благодарности большевистской партии, советскому правительству, великому Сталину за последовательное проведению мирной внешней политики, за неустанную заботу об укреплении мира во всем мире.

Советские люди, испытавшие все тяготы кровавой войны с гитлеровской Германией, особенно дорожат миром. Он был завоеван нами ценой величайших усилий и жертв. За пять лет, прошедших после окончания Отечественной войны, советскому народу удалось не только залечить тяжелые раны и успешно восстановить разрушенное фашистскими оккупантами, но и построить много нового, добиться нового расцвета промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры.

Вся наша великая страна от края и до края охвачена пафосом строительства, везде идет огромная созидательная работа в интересах мирного процветания нашей Родины. Хорошо зная цену миру, советские люди все свои силы и помыслы отдают делу коммунистического строительства, вдохновенному творческому труду на благо родной Отчизны.

Подписывая Воззвание Постоянного комитета Всемирного Конгресса сторонников мира, советские рабочие, колхозники, работники интеллигентного труда подкрепляют свое горячее стремление отстоять дело мира самоотверженным трудом, направленным на укрепление мощи Советского государства, как оплота мира во всем мире. На фабриках и заводах, в колхозах, МТС и совхозах — везде и всюду трудящиеся становятся на стахановские вахты мира, добиваются перевыполнения производственных планов, повышения качества продукции и снижения ее себестоимости. В районах страны, начавших уборку урожая, организуется досрочная сдача хлеба государству. На стахановскую вахту мира стали коллективы передовых предприятий Москвы и Ленинграда, Донбасса и Урала и многих других индустриальных центров страны. Каждый советский человек глубоко сознает, что, чем сильнее будет Советский Союз, тем более значительной будет его роль на международной арене, тем обеспеченнее будет дело мира во всем мире. Все передовое прогрессивное человечество справедливо считает Советский Союз оплотом мира во всем мире, светочем и надеждой всех угнетенных и порабощенных в капиталистических странах. Могучий голос советского народа в защиту мира придает новые силы всем сторонникам мира, вселяет в них уверенность в возможность предотвращения новой войны об'единенными усилиями всех народов.

Благородным патриотическим стремлением укреплять дело мира, усиливать мощь Советского государства, идущего в авангарде борьбы за мир во всем мире, преисполнены сердца и советских речников. С огромным единодушием речники Волги и Камы, Оби и Иртыша, Енисея и Амура, Днепра и Дона, всех речных бассейнов страны подписывают Стокгольмское Воззвание, проявляя свою непреклонную волю в борьбе за мир. Каждый советский речник, как и каждый патриот нашей Родины, понимает, что мир — это творческий созидательный труд, это — наше счастливое настоящее, это — наше светлое будущее. Каждый советский речник понимает, что война для народов — это разрушения, опустошения, миллионы сирот и калек. Война для американских и английских империалистов — средство наживы, средство обогащения. Вот почему народы мира не хотят войны, вот почему силы мира непрерывно растут.

Подписи советских речников, как и подписи всех советских трудящихся под Стокгольмским Воззванием, — грозное предостережение англо-американским империалистам, проводящим агрессивную политику против Корейской народно-демократической республики и пытающимся втянуть в новую войну другие народы мира. На своих собраниях и митингах речники клеймят позором англо-американских империалистов и свою единодушную поддержку призыва о запрещении атомного оружия подкрепляют самоотверженным трудом.

Караваны мира идут по рекам Советской страны. Они доставляют советским фабрикам и заводам сырье и горючее, продовольствие и промышленные товары для населения, они везут все необходимое для мирных созидательных целей нашей Родины.

Хорошо выразил помыслы и думы речников-патриотов камский шкипер Кирилл Александрович Тингаев перед выходом в очередной рейс:

— Моя баржа загружена на 14 часов раньше срока. Сейчас ее поставят в караван, который поведет буксировщик. Это — караван мира. Мы знаем, что топливо, которое привезем заводу, пойдет для мирных нужд, с его помощью уральские металлурги сделают хорошую сталь, а машиностроители — хорошие комбайны. Комбайны пойдут на колхозные поля, чтобы у советского народа было больше хлеба, больше продуктов. Мы трудимся для мира, для счастья людей.

Работникам флота, ставшим на стахановскую вахту мира, энергично помогают своим стахановским трудом грузчики, механизаторы, техники, занятые погрузкой и выгрузкой судов. Так, на пристани Левшино баржа № 3551 была загружена досрочно на 11 часов, баржа № 3529 — на 14 часов, баржа № 3549 — на 21 час и т. д.

Начальник пристани Чернигов тов. Дымченко сообщает редакции, что вахту мира несет весь коллектив пристани. Благодаря самоотверженному труду и успешному использованию новой механизации обработка судов на пристани ускорилась в два раза. В четыре раза сократили сроки разгрузки барж бригады тт. Василенко и Матушева. Хороших успехов добились команды пароходов «Победа», «Восход», команды газоходов №№ 3 и 6. Коллектив пристани перевыполнил программу второго квартала по перевозкам местным флотом на 112 проц.

Многие судовые команды значительно перевыполняют рейсовые планы и месячные производственные задания. В июне команда парохода «Советская Бессарабия» Верхнеиртышского пароходства выполнила план перевозок грузов на 148 проц. В июле команда решила добиться новых успехов — дать полтора месячных плана и на месяц раньше закончить выполнение всего навигационного плана.

Стахановскую вахту мира несут не только судовые команды и портовики. На стахановскую вахту мира становятся путейцы, связисты, речники-строители, работники различных участков речного транспортного конвейера. Каждый стремится своей работой сделать все возможное, чтобы советский речной транспорт успешно справлялся с поставленными перед ним задачами, перевозил скорее и больше грузов для народного хозяйства. Это явится вкладом многотысячной армии работников речного транспорта во всеобщее дело борьбы за мир.

Велик трудовой под'ем в широких массах речников. Благородный долг работников политорганов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, командиров флота способствовать выполнению всех обязательств, которые берут на себя советские речники, становясь на стахановскую вахту мира. Необходимо еще шире ознакомить работников плавсостава и берега с современным международным положением, с целями и характером движения сторонников мира. Следует использовать самые разнообразные формы агитационной работы для вовлечения всех советских речников в активную деятельность в борьбе за мир.

Воспитанные партией Ленина—Сталина, советские речники делом, самоотверженным стахановским трудом покажут, что они крепко стоят за мир, что они отдадут все свои силы для дальнейшего процветания нашей Родины, во имя новых побед коммунизма!

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА ИНДИИ Г-НА ПАНДИТ ДЖАВАХАРЛАЛ НЕРУ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР И. В. СТАЛИНУ ОТ 13 ИЮЛЯ

В беседах, которые наш Посол имел с Министерством Иностранных Дел в Москве, он об'яснил позицию Индии в корейском конфликте. Цель Индии заключается в том, чтобы локализовать конфликт и содействовать быстрому мирному урегулированию путем устранения нынешнего тупика в Совете Безопасности, с тем, чтобы представитель Народного Правительства Китая мог занять свое место в Совете, СССР мог возвратиться в него и, в рамках Совета или вне Совета посредством неофициального контакта, СССР, США и Китай с помощью и при сотрудничестве других миролюбивых государств могли найти основу для прекращения конфликта и для окончательного решения корейской проблемы. Будучи полностью уверенным в решимости Вашего Превосходительства поддержать мир и, таким образом, сохранить солидарность Об'единенных Наций, я осмеливаюсь обратиться к Вам с этим личным призывом использовать Ваш высокий авторитет и влияние для достижения этой общей цели, от которого зависит благополучие человечества.

Примите, Ваше Превосходительство, уверения в моем самом высоком уважении.

Ответ И. В. Сталина на обращение г-на Неру

Его Превосходительству

Премьер-Министру Республики Индии

господину Пандиту Джавахарлал Неру

Приветствую Вашу мирную инициативу. Вполне разделяю Вашу точку зрения насчет целесообразности мирного урегулирования корейского вопроса через Совет Безопасности с обязательным участием представителей пяти великих держав, в том числе Народного Правительства Китая. Полагаю, что для быстрого урегулирования корейского вопроса целесообразно было бы заслушать в Совете Безопасности представителей корейского народа.

Уважающий Вас,

И. СТАЛИН,

Премьер-Министр Советского Союза.

15 июля.

Сообщение Премьер-Министра Индии г-на Пандит Джавахарлал Неру на имя И. В. Сталина от 16 июля.

Его Превосходительству Премьер-Министру Советского Союза И. В. Сталину.

Я в высшей степени благодарен за быстрый и ободряющий ответ Вашего Превосходительства. Я безотлагательно вступаю в контакт с другими заинтересованными правительствами и надеюсь, что вскоре вновь смогу обратиться к Вашему Превосходительству.

С уважением

ДЖАВАХАРЛАЛ НЕРУ,

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ИНДИИ.

Празднование Дня Воздушного Флота СССР

Торжественное заседание в Москве

15 июля в Москве, в Колонном зале Дома союзов, состоялось торжественное заседание Военного министерства СССР совместно с представителями трудящихся Москвы, посвященное празднованию Дня Воздушного Флота СССР.

В президиуме — маршал Советского Союза А. М. Василевский, маршалы Советского Союза В. Д. Соколовский и Л. А. Говоров, начальник Главного Политического Управления Советской Армии генерал-полковник Ф. Ф. Кузнецов, секретарь ЦК ВЛКСМ Н. А. Михайлов, секретари МГК ВКП(б) И. И. Румянцев и Е. А. Фурцева, председатель Исполкома Моссовета М. А. Яснов, генерал-полковник авиации П. Ф Жигарев, гвардии генерал-лейтенант авиации Н. П. Каманин и др.

Под бурные аплодисменты в почетный президиум избирается Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем И. В. Сталиным.

С докладом о Дне Воздушного Флота СССР выступил главнокомандующий Военно-Воздушными Силами генерал-полковник авиации П. Ф. Жигарев.

— В День Воздушного Флота СССР советский народ и его Вооруженные Силы обращают первые слова любви и благодарности к тому, кто рука об руку с бессмертным Лениным создал и выпестовал наш Воздушный Флот, к тому, кто уверенно ведет нас к светлым вершинам коммунизма — к великому и родному Сталину,— говорит докладчик.

Бурной овацией встречают присутствующие эти слова.

Докладчик подробно обрисовал этапы развития советского воздушного флота.

Под бурные овации присутствующих тов. Жигарев заканчивает свой доклад здравицей в честь великой советской Родины — оплота мира и демократии во всем мире, в честь нашего могучего Воздушного Флота, в честь великой партии Ленина — Сталина, в честь великого вождя трудящихся, Генералиссимуса Советского Союза товарища И. В. Сталина.

От молодежи Москвы с приветствием сталинским соколам выступил секретарь Московского городского комитета ВЛКСМ тов. Кузнецов. Секретарь МГК ВКП(б) тов. Румянцев передал горячий привет работникам советского воздушного флота от имени Московского городского комитета ВКП(б), Московского Совета депутатов трудящихся и всех трудящихся столицы.

С огромным воодушевлением участники торжественного заседания приняли приветствие товарищу И. В. Сталину.

(ТАСС).

Салют Москвы

16 июля столица нашей Родины — Москва салютовала 20 артиллерийскими залпами в честь Дня Воздушного Флота СССР.

В 10 часов вечера залпы салюта потрясли воздух, и над столицей рассыпались гирлянды разноцветных ракет. Тысячи москвичей, заполнивших в этот час улицы и площади, любовались величественным зрелищем. На шумных столичных магистралях в день всенародного праздника — Дня Воздушного Флота СССР было оживленно и многолюдно до глубокой ночи.

(ТАСС).

КИЕВ

Десятки тысяч киевлян посетили 16 июля авиационную выставку, открывшуюся на площади Верховного Совета УССР. На площадке, где организована выставка, состоялось массовое народное гулянье.

К 13 часам трудящиеся столицы Украины заполнили Владимирскую горку, Пионерский и Первомайский парки, живописные склоны Днепра. Начался спортивный авиационный праздник, на котором продемонстрировали свое мастерство воспитанники республиканского центрального аэроклуба Досав.

Вечером в парках и скверах Киева продолжались гулянья. Трудящиеся славили могучую советскую авиацию, ее создателя — великого Сталина.

ТБИЛИСИ

Торжественно отметили трудящиеся Грузии День Воздушного Флота Союза ССР. В Тбилиси в парке окружного Дома офицера состоялось торжественное заседание городского Совета депутатов трудящихся совместно с партийными и общественными организациями.

На площади имени Берия тысячи людей ознакомились с авиационной выставкой. С большим интересом осматривали трудящиеся передвижную выставку республиканского комитета Досав, отображающую историю развития отечественной авиации.

БАКУ

На нефтяных промыслах, заводах и фабриках, в колхозах состоялись беседы и доклады, посвященные сталинской авиации. Во дворцах культуры и рабочих клубах организованы встречи трудящихся с летчиками — участниками Великой Отечественной войны.

Тысячи жителей столицы республики заполнили Приморский бульвар, сады, парки и площади города, где были организованы фотовыставки, отображающие боевые подвиги советских летчиков, демонстрировались образцы авиационной техники.

Вечером в Баку состоялось праздничное гулянье. Оно продолжалось до глубокой ночи.

Торжественно отметили День Воздушного Флота СССР трудящиеся Ленинграда, Минска, Ташкента, Алма-Аты и других городов Советского Союза.

Передовики флота

Борясь за выполнение своих стахановских планов, коллективы многих судов Волготанкера добились замечательных производственных успехов. Пароход «Валерий Чкалов», где капитаном тов. Вахрамов и механиком тов. Шелепаев, с первых дней плавания на повышенных скоростях доставляют топливо и горючее для нужд народного хозяйства. В июне команда этого комсомольско-молодежного судна выполнила месячный план на 151 процент, сэкономила 26 тонн топлива. Квартальное задание реализовано на 122 процента.

Танкер «Албанец» (капитан тов. Загвоздкин, механик тов. Макаров), несмотря на трудные условия плавания по реке Белой, успешно совершает скоростные рейсы. Он не только перевозит горючее в своих трюмах, но и буксирует за собой нефтеналивную баржу, которую разгружает на мелких нефтебазах своими же насосами. Там, где раньше было занято несколько судов, сейчас работает один «Албанец». Июньский план команда танкера выполнила на 110 процентов. Перекрыто также квартальное задание.

Высоких показателей добился и коллектив парохода «Аткарск», выполнивший июньский план перевозок на 131 процент, а квартальный — на 118.

Президиум Астраханского бассейнового комитета профсоюза совместно с управлением пароходства и политотделом признал победителями в соревновании команды нефтевозов «Валерий Чкалов», «Аткарск» и танкера «Албанец». Этим коллективам присуждены бассейновые переходящие вымпелы: они занесены на бассейновую Доску почета.

Среди несамоходного флота победителями признаны и награждены переходящими вымпелами команды барж «Аракс» (шкипер тов. Долгов) и «Великая» (шкипер тов. Тугов).

Коллективы 13 судов несамоходного флота и 17 барж также занесены на бассейновую Доску почета.

Наилучших успехов среди эксплоатационников добились коллективы Сталинградского и Молотовского участков.

АСТРАХАНЬ (наш корр.).

* * *

Президиум Западносибирского бассейнового комитета профсоюза речников обсудил совместно с управлением пароходства итоги соревнования коллективов судов и предприятий пароходства за июнь. Победителем признана команда танкера «Одесса» (капитан тов. Заякин, профорг тов. Алдышев), выполнившая месячный план на 160 процентов. Первенство среди буксирного флота занял коллектив парохода «20 лет РККА» (капитан тов. Осипов, председатель судкома тов. Самошин). В числе передовиков — команды грузо-пассажирского парохода «Пожарский», теплоходов №№ 202, 204, 205, 209, 210, 211, а также буксирных пароходов «Щетинкин», «Полина Осипенко», «Фурманов», «Ватутин» и др.

Первое место в соревновании портов и пристаней присуждено коллективу Томской пристани, выполнившему план по переработке грузов своими средствами на 125,5 процента, механизмами — на 105,5. Среди судоремонтных предприятий первенства в соревновании добился коллектив Бобровского завода.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

Наша воля к миру непреклонна

Стахановские рейсы

Речники Московско-Окского пароходства единодушно поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия. Коллективы судов, пристаней, портов принимают решения — встать на вахту мира, досрочно обрабатывать суда, раньше графика доставлять грузы для народного хозяйства. Слово стахановцев с делом не расходится.

В эти дни с особой силой развернулось социалистическое соревнование судовых команд за досрочное завершение пятилетних планов перевозок. В июле о выполнении пятилетки рапортовали команды буксирных пароходов «Пропагандист» (капитан тов. Сафонов, механик тов. Лактюнькин), «Тобольск» (капитан тов. Горожанов, механик тов. Степанов), пассажирских судов «Мичурин» (капитан тов. Шабров, механик тов. Кузнецов) и «Пестель» (капитан тов. Мохов, механик тов. Меньков).

Команды судов соревнуются за ускорение оборота флота. Замечательный стахановский рейс совершил буксирный пароход «Смольный» (капитан тов. Бирюков, механик тов. Денисов). 12 июля из Горького в Касимов пришел караван судов на 28 часов раньше графика, за рейс сэкономлено 3 тонны топлива; экипаж буксирного парохода «Пятигорск» (капитан тов. Кутузов, механик тов. Аверкин) пришел на сутки ранее расписания. Стахановские рейсы на участке Рязань—Касимов совершает пароход «Аврал» (капитан тов. Царев, механик тов. Мартьянов).

Успешному продвижению караванов способствуют диспетчерские смены старших диспетчеров тт. Евдокимова, Тарасова и Моисеева.

Высокопроизводительно трудятся в эти дни борьбы за мир речники Рязани. Значительно перевыполнит сменное задание команда плавучего крана «Рязань» (механик тов. Бардюков). Команда местного парохода «Гороховец», став на вахту мира, обязалась на 20 процентов превысить программу перевозок песка для строек области, сэкономить до конца навигации двадцать тонн топлива. В судоремонтных мастерских в Борках рабочие стахановским трудом голосуют за мир. Котельщик тов. Алексеев выполнил в июне четыре нормы, электросварщик тов. Федюшкин — три. Не уступают в соревновании друг другу столяр тов. Баланов и слесарь тов. Лапшин. Они дают по 250 процентов нормы в смену.

Под священным знаменем мира

Наш народ — народ-труженик, народ-созидатель, народ-строитель. Пафосом мирного труда проникнуты токарь и ученый, колхозник и инженер, каменщик и судоводитель. Мы залечиваем тяжелые раны войны. Возводим дома, строим новые клубы, заводы, театры, выпускаем новые суда. Мы переделываем природу. Но главное — мы строим светлое будущее — коммунизм.

Зеленью посаженных деревьев украсились магистрали столицы нашей Родины—Москвы, великолепные скверы возникают на широких ее площадях. Мы сажаем деревья, закладываем сады, потому что мы думаем о прекрасном будущем своих детей, потому что мы стремимся к миру.

Так думал я, когда подписывал Стокгольмское Воззвание. Его поддерживают десятки миллионов людей доброй воли. Это Воззвание с зубовным скрежетом встретили «люди» злой воли: людоеды-трумэны и их подручные. В то время, как советские ученые обсуждают проблемы физиологии и агрономической науки, в лабораториях институтов трумэновской Америки ищут новые смертоносные средства, чтобы залить кровью земной шар.

В Белом доме орудуют люди черной совести. Не вредно им вспомнить о позорном и жалком конце гитлеровской банды. Стокгольмское Воззвание грозно предупреждает: военным преступником будет об'явлено то правительство, которое первым применит атомное оружие—оружие агрессии и массового уничтожения людей.

Американские империалисты уже встали на путь агрессии. Они бросают бомбы на мирное население Кореи. Недавно на конгрессе в Соединенных Штатах было выдвинуто требование использовать атомную бомбу против Кореи.

Все честные люди гневно протестуют против кровавых планов и разбойничьих действий американских хищников. Десятки миллионов людей становятся под священное знамя мира. Мы, советские люди, счастливы, что наша страна возглавляет движение сторонников мира.

Мы голосуем за мир не только словом, но и самоотверженным трудом. Вместе со всем советским народом встают на стахановскую вахту мира речники. Идут караваны мира по Каме: прославленная команда «Руслана», применив новый метод буксировки толканием, успешно завершила скоростной стахановский безостановочный рейс. Принимаются меры к перенесению этого метода в другие бассейны.

Содружество инженеров и людей производства — большая сила, которая двигает у нас технику вперед. В творческом содружестве конструкторов, технологов и стахановцев-судостроителей были созданы новые типы речных теплоходов с быстроходными отечественными двигателями. Страна высоко оценила эту нашу работу и присвоила группе речников, разрешивших вопросы нового судостроения, звания лауреатов Сталинской премии.

Интересные, увлекательные работы предстоят и в нынешнем году. Работая на дело мира, мы, инженеры, и впредь будем в тесном содружестве с судостроителями и плавающим составом искать лучшие, совершенные методы судостроения и судовождения.

Наши планы — мирные планы. Мы твердо верим: добро победит зло. Не удастся зарвавшимся империалистам сорвать мирный труд, нарушить мирную жизнь трудящихся. Тому порукой мощное движение за мир. Мы, советские люди, заявляем: мы будем со всей страстью, со всей энергией бороться за мир во всем мире.

инж. Н. ТУРКОВ,

лауреат Сталинской премии.

Все подписываются под Воззванием

Речники Восточной Сибири присоединяют свой голос к гневному протесту всего советского народа против американской агрессии в Китае и Корее и единодушно поддерживают Воззвание Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

На многолюдных собраниях — на предприятиях, в портах и на пристанях, на судах — комиссии содействия Советскому Комитету защиты мира успешно проводят сбор подписей под Стокгольмским Воззванием.

Скрепляя своими подписями этот исторический документ, рабочие, инженерно-технические работники и служащие пароходства выражают свое горячее стремление к миру во всем мире.

ИРКУТСК. (Наш корр.).

Обуздать агрессоров

На судах, в портах и на предприятиях Камского пароходства проходят многолюдные митинги, на которых рабочие, инженеры, служащие протестуют против агрессии американских империалистов в Корее.

Технолог завода «Старый бурлак» тов. Никитин сказал:

— Американские империалисты развязали кровавую бойню против корейского народа. Магнаты Уолл-стрита решили уничтожить свободу корейского народа. Правительство США разоблачило себя как агрессора, поджигателя новой войны. Руки прочь от Кореи! Отвести войска агрессоров с земли корейского народа!

Формовщик тов. Кошкин заявил:

— Гневом полны наши сердца [illegible] подлых действий американских [illegible] лей войны в Корее. Мы требуем [illegible] американскую агрессию в К[illegible]

Участники собраний и митингов [illegible] нятых резолюциях единодушно [illegible] сочувствие миролюбивому корейскому народу и требуют отвода американских [illegible] из Кореи.

Растут силы мира

В деревообделочном цехе завода спасательных принадлежностей имени М. И. Калинина собрался весь коллектив предприятия. Многолюдное собрание посвящено обсуждению Заявления Верховного Совета СССР о солидарности с Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

Участница Отечественной войны такелажница тов. Русакова заявила:

— Война нам ненавистна. Она несет народам гибель и бедствия. Кто разжигает новую войну — тот наш враг, враг всех честных людей на земле. Мы, советские женщины, до глубины души возмущены подлыми происками американских агрессоров в Корее. Мы присоединяем свой голос протеста против действий поджигателей к могучему голосу протеста свободолюбивых народов. Отдадим все силы делу мира!

Стахановка, работница цеха спасательных приборов тов. Кошелева сказала:

— Подписываясь под Воззванием, [illegible] призываю наш коллектив работать лучше, сдавать больше высококачественной продукции. Это будет наш вклад [illegible] мира, в дело торжества правды.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Год плодотворной учебы

Как и во всей сети партийного просвещения, закончился учебный год в кружках партийной организации Министерства речного флота. Итоги истекшего учебного года показывают, что учеба коммунистов была ныне организована лучше, нежели в прошлом году. Партком и первичные партийные организации стали больше внимания уделять повышению качества изучения марксистско-ленинской теории и истории большевизма. Пропагандисты кружков и консультанты в своих теоретических собеседованиях добивались от коммунистов умелой увязки основных вопросов произведений классиков марксизма-ленинизма и Краткого курса истории ВКП(б) с современностью, решениями партии и правительства.

В министерстве охвачены партийной учебой все коммунисты. Подавляющее большинство из них занималось самостоятельно изучением истории ВКП(б) по первоисточникам и в кружках. Из 10 кружков закончили программу 8. Многие закончившие программу обучения в новом учебном году будут изучать отдельные произведения или учиться в районной вечерней партийной школе.

Хорошо работали кружки пропагандистов тт. Сапунова (ГлавУРС), Волченок (Главкадры), Грановского (Хозяйственное управление). Эти пропагандисты проводили занятия на высоком идейно-политическом уровне. Они научили слушателей увязывать важнейшие вопросы истории партии с современной международной обстановкой, решениями партии и правительства. Тов. Волченок в своих занятиях широко использует наглядные пособия, привлекает дополнительный материал из произведений классиков марксизма-ленинизма и художественную литературу.

Пропагандисты привили коммунистам интерес к изучению теории и истории большевизма, научили их работать с книгой. Из их кружков вполне можно теперь выдвинуть отдельных товарищей в качестве руководителей политшкол. Активно проходили также занятия в кружках пропагандистов тт. Шляпина и Карасева. Каждый слушатель составлял конспекты, беседы были развернутыми и живыми.

В помощь коммунистам, изучающим историю ВКП(б) по первоисточникам, партком выделил из лучших пропагандистов (главным образом из руководящего состава) 33 консультанта, для которых были проведены два семинара, из них один для занимающихся по программе первого года и другой — для занимающихся по программе второго года.

В прошедшем учебному году было значительно выше и качество учебы у коммунистов, самостоятельно работающих над повышением своего идейно-политического уровня. Это прежде всего об'ясняется тем, что группы самостоятельно занимающихся были организованы в каждой партийной организации, а не сводные, как было в прошлом учебном году. Группы были созданы небольшие — от 5 до 7 человек. Консультанта выделили из руководящего состава своей же парторганизации. Это помогло улучшить контроль и повысить качество учебы.

Для самостоятельно изучающих произведения классиков марксизма-ленинизма, а также консультантов, читались лекции силами лекторов Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний.

Подавляющее большинство коммунистов, занимающихся самостоятельно, за два учебных года изучило по 16—17 произведений.

Практика показала, что наиболее глубокое усвоение теории и истории большевизма было не в семинарах, а в результате систематической работы консультанта с каждым коммунистом в отдельности.

Как была организована учеба занимающихся самостоятельно?

В период изучения того или иного произведения консультант встречается с прикрепленным к нему товарищем несколько раз. На этих встречах консультант проверяет конспекты, дает консультации, а затем проводит с ним итоговую беседу по всем основным вопросам. Лишь после этого собирается на теоретическое собеседование вся группа прикрепленных.

Этот метод наиболее дисциплинирует коммунистов и повышает у них интерес к глубокому изучению теории марксизма-ленинизма.

Хорошо занималась группа тов. Огурцова (начальник Главречпрома). В его группе все прикрепленные имеют конспекты, активно выступают на теоретических собеседованиях, привлекая дополнительные материалы. В прошлом учебном году некоторые коммунисты — тт. Мирошников, Шлеймович, Марисов—отставали в учебе. В настоящее время они подтянулись. Группа консультанта тов. Огурцова изучила 16 произведений. Хорошо освоили изученные работы тт. Марисов, Игнатьева и Башко.

Серьезно занималась группа консультанта тов. Глазкова. Все коммунисты изучили по 17 произведений, имеют конспекты. В своих выступлениях на теоретических собеседованиях основные вопросы хорошо увязывались с современностью. Особенно глубоко усвоили программу коммунисты тт. Попов, Клюшенков, Кузнецов, Ячменев, Чувин, Ильина, Оськина. Неплохо занимались коммунисты у консультантов тт. Мыльникова, Базилевского.

Одной из положительных форм учебы в истекшем учебном году было составление рефератов на отдельные темы по произведениям Ленина и Сталина. Слушатели принимали активное участие в обсуждении рефератов. Так, например, из ГРУ показали глубокие знания изученных произведений тт. Колесов, Виноградова, Сенюхов и др.

В Главкадрах на открытом партийном собрании был обсужден теоретический доклад по работе товарища Сталина «Октябрьская революция и тактика русских коммунистов». Доклад сделал занимающийся самостоятельно тов. Осокин. Собрание прошло активно, интересно, на высоком идейно-теоретическом уровне.

Такие формы учебы, как систематическая работа консультанта с каждым коммунистом и постановка теоретических докладов на открытых партийных собраниях, несомненно повышают интерес и обеспечивают глубокое усвоение основ марксизма-ленинизма.

Вместе с этим необходимо отметить и недостатки. В некоторых партийных организациях еще не добились такого положения, чтобы все коммунисты занимались повышением своих теоретических знаний. Начальник Главцентрофлота тов. Ромащенко и его заместитель тов. Игнатов занимались слабо. Тов. Ромащенко за весь учебный год прочитал только первый том Сочинений И. В. Сталина. Из беседы с ним выяснилось, что он из этой книги удовлетворительно знает только работу «Класс пролетариев и партия пролетариев». Работу «Коротко о партийных разногласиях» не усвоил, работу «Анархизм или социализм» не знает.

Тов. Игнатов прочитал первые три произведения, указанные в программе, но на поставленные вопросы ответить не смог.

Начальник Центрального финансового отдела тов. Задорин каждый год изучает только одно произведение. Плохо занимаются тт. Пожидаев (Главсвязь), Анисимов (Цокапстрой).

Серьезная работа над повышением теоретических знаний коммунистов много зависит от консультанта. В парторганизации министерства подавляющее большинство консультантов работало добросовестно с полной ответственностью за это важное партийное поручение.

Однако есть отдельные консультанты, которые работали плохо. Так, тов. Наперсток консультирует всего трех коммунистов, причем двое из них за весь учебный год изучили лишь по одному произведению.

Отмеченные недостатки необходимо в новом учебном году устранить. Мы имеем все возможности поднять коммунистическое просвещение в партийной организации министерства на еще более высокий уровень.

И. ЦЫГАНОВ.

Лучше помогать бурлаковцам

Когда я работал на пассажирском пароходе «А. С. Пушкин», мне удавалось успешно осуществлять бурлаковские методы эксплоатации паросиловой установки. Коллектив машинной команды в течение двух лет ставил судно на зимний отстой без заводского ремонта. За две зимы мы сэкономили свыше 180 тысяч рублей.

Добивался я этого путем создания наиболее экономичных режимов работы главной машины и вспомогательных механизмов. Летняя профилактика, проводившаяся членами машинной команды, позволяла к приходу в затон иметь в подготовленном состоянии к эксплоатации в следующую навигацию все вспомогательные механизмы, систему трубопроводов, грузовые конвейеры, водоотливную и пожарную системы. Периодический осмотр и замеры ответственных деталей и установление в соответствии с их результатами режима смазки обеспечивали более продолжительный срок службы трущихся частей. При этом пароход всегда выполнял техническую скорость, экономил топливо.

В прошлом году меня перевели на более крупное судно — на пассажирский пароход «Первое мая». Машина на нем была в довольно-таки запущенном состоянии, судно пережигало топливо. Однако я был уверен, что с помощью коллектива машинной команды, осуществляя бурлаковские методы эксплоатации, добьюсь не меньших результатов, чем на пароходе «А. С. Пушкин».

Начал я с того, что подробно ознакомил коллектив со своим опытом работы по бурлаковскому методу. Затем систематически инструктировал масленщиков и кочегаров, как нужно ухаживать за машиной и котлами. Мы навели образцовую чистоту и порядок в машинном и котельном помещениях. Организовали соревнование за экономию топлива. В нынешнюю навигацию, подхватав почин Лидии Корабельниковой, мы стали бороться за лучшее использование топлива в содружестве с работниками механико-судовой службы Волжского грузо-пассажирского пароходства. Мы не допускаем ни малейших пропусков пара во фланцевых соединениях паропроводов. Регулярно применяем антинакипин и производим продувку котла. В целях снижения расхода пара очистку дымогарных труб производим не паровым фурором, а ершами. Привели в порядок машинно-санитарный насос, что позволило избежать расход пара на санитарную донку. Инженер пароходства тов. Соболев сконструировал и установил у нас раз'емные форсунки, обеспечивающие более качественное распыление топлива не только во время хода судна, но и на стоянке. Благодаря всем этим мероприятиям мы в текущую навигацию сэкономили 107 тонн мазута, что позволило нам сделать пробег на сбереженном топливе на расстоянии около 5 тыс. километров.

В прошлом году в котлах текли трубы. Зимой их поставили на медные кольца, так как другого, более радикального средства устранить течь не было. Кочегары тщательно следят за тем, чтобы в топки не проникал холодный воздух. В холодную погоду иллюминаторы и люки в кочегарке прикрываем и приоткрываем иллюминаторные окна в машинном отделении, откуда воздух, проходя через машинное отделение, попадает в помещение кочегарки уже более теплым. Таким порядком предохраняем расстройство труб в котлах.

Продолжаю производить регулярные осмотры и замеры ответственных деталей машины. Для этой цели используем стоянки в Горьком, Москве и Астрахани, как наиболее длительные.

В случае надобности производим небольшой профилактический ремонт и строго соблюдаем режим смазки. Систематически проводим осмотр поршневой группы и золотников, полостей цилиндров, бортовых рамовых подшипников и других ответственных деталей. Осмотр дает мне уверенность, что машина может работать без зимнего ремонта в течение четырех навигаций.

Однако в предстоящую зиму нам не удастся поставить судно на отстой без ремонта. Мешают причины, не зависящие от команды.

Нам приходится ежегодно ремонтировать гребные колеса, за навигацию сильно снашиваются также втулки и пальцы. Недавно я производил очередной осмотр колес и замерил износ трущихся частей. Оказалось, что за пять рейсов Горький—Астрахань—Горький втулки и пальцы уже сработались до 2 мм. Ясно, что при таком износе в предстоящую зиму без ремонта колес не обойтись, а ремонт этот обходится в 10—12 тысяч рублей.

Такое положение я об'ясняю недоброкачественной термической обработкой шеек пальцев и валиков, производившейся на заводе им. Молотова. Между тем у нас на Волге есть суда, колеса которых работают прекрасно на плавающих втулках. Например, гребные колеса у пароходов «Красный партизан» и «Чичерин» работают без ремонта в течение нескольких навигаций. Пароходы эти ежегодно зимуют на заводе «Память Парижской Коммуны», всего в 30 километрах от завода имени Молотова. Спрашивается, почему бы судоремонтникам этих предприятий не обменяться опытом гарантийного ремонта, чтобы тем самым помочь бурлаковцам флота увеличить срок службы судовых механизмов?

Мне думается, настало время решать вопрос: либо сейчас надо смелее переходить на эксплоатацию гребных колес с плавающими втулками, либо совершенствовать технологию термической обработки колесных деталей с обычными втулками (старой конструкции). Термическая обработка чугунных и стальных деталей на заводах промышленности давно освоена, а у нас даже на таком ведущем предприятии, как завод имени Молотова, не имеется необходимого оборудования для термической обработки деталей.

Надо, чтобы технологи судоремонтных предприятий больше прислушивались к голосу механиков, смелее работали над вопросом увеличения номенклатуры гарантийных деталей, которые могли бы служить несколько навигаций.

Кроме деталей гребных колес, очень быстро снашиваются такие, как краны нижнего продувания, шпильки и гайки клапанов мокровоздушных насосов и др. Их ежегодно приходится ремонтировать, а то и заменять новыми, что не только сокращает сроки эксплоатации судовых машин, но и обходится дорого. Необходимо некоторую котловую арматуру, подвергающуюся сильному износу, изготовлять не из бронзы, а из литой стали, а шпильки и гайки клапанов мокровоздушных насосов — из нержавеющей стали.

В осуществлении этих мероприятий министерство должно оказать помощь нашим заводам.

И. КРЫЛОВ,
механик парохода «Первое мая».

У московских строителей

На-днях строители дома в Кожухове обсуждали итоги работы в июне. Месяц напряженного труда по стахановскому плану не прошел даром. План выполнен. Особенно хорошо поработали штукатуры бригады Калиничева. Им присужден переходящий вымпел.

По предложению тов. Калиничева и знатного арматурщика тов. Тарасова строители встали на стахановскую вахту мира и дали обязательство увеличить производительность труда против достигнутой в июне на 5 проц.

Комсомольцы строительства дома на набережной Максима Горького плотник Илья Украинцев и молотобоец Николай Султанов из отработанного стройматериала, в нерабочее время, добыли, распрямили и сдали на склад 8 килограммов гвоздей. Комсомольцы отряда на своем собрании вынесли решение — дать таким путем отряду полтонны гвоздей. Многие комсомольцы уже сдержали свое слово.

Строители-речники культурно отдыхают. В выходные дни уже состоялись два выезда за город на автомашинах. Были организованы спортивные соревнования. Свыше 60 рабочих оспаривали первенство в беге, прыжках, метании гранаты, перетягивании каната. Деятельное участие в проведении соревнований приняли коммунисты тт. Муханов и Мокшанов.

Ф. ВАХРУШЕВ

Шире развернем спортивную работу на флоте

Открытое письмо коллектива физкультуры парохода „Москва" всем судовым командам

Товарищи речники! Физическая культура и спорт в нашей стране являются одним из важнейших средств коммунистического воспитания трудящихся, улучшения их здоровья и подготовки советского народа к труду и защите социалистической Родины. Центральный Комитет партии принял специальное постановление о дальнейшем развитии физической культуры и спорта.

Неизмеримо велико значение физической культуры и спорта для речников. Речники должны быть физически выносливыми, закаленными.

Коллектив физкультуры парохода «Москва» в прошлом году насчитывал 18 членов судовой команды. Все физкультурники регулярно занимались в спортивных секциях: гребной, плавания, шахматно-шашечной, волейбольной. 12 членов коллектива в 1949 г. сдали нормы комплекса ГТО. Постановлением президиума ВЦСПС за достижения в области физкультуры и спорта наш коллектив удостоен грамоты.

Весной 1950 г. мы вовлекли в состав членов общества «Водник» весь состав команды — 25 человек.

В целях развития физкультурно-массовой работы на судне и поднятия спортивного мастерства физкультурников мы решили:

регулярно проводить занятия спортивных секций: плавания, гребли, поднятия тяжестей, шахматно-шашечной, волейбольной;

довести количество занимающихся в секциях плавания до 25 человек, гребли— до 20, поднятия тяжестей — до 15, шахматно-шашечной — до 15 человек;

ежедневно проводить физкультзарядку со всей командой парохода;

подготовить значкистов ГТО I ступени— 15 человек, II ступени — 2 человека, разрядников — 4 человека;

провести в июле—августе массовые заплывы на 1—3 километра с участием 20 членов команды;

провести два шлюпочных похода на 19 и 31 километр;

провести соревнования — конкурс — на лучшего пловца, гребца, силача, бегуна;

принять участие в бассейновых соревнованиях общества «Водник» по народной гребле и плаванию;

организовать товарищеские встречи с командами других судовых коллективов: по народной гребле, волейболу, перетягиванию каната;

провести два физкультурных выступления с целью популяризации физкультуры и спорта, привлекая к ним лучших спортсменов парохода и спортсменов общества «Водник»;

оформить на пароходе уголок физкультуры.

Мы обращаемся с призывом ко всем коллективам судов речного флота последовать нашему примеру.

По поручению коллектива физкультуры парохода «Москва»:

Капитан парохода ИЩЕНКО, председатель судового комитета НЕВЕНЧАЛОВ, секретарь комитета комсомола КУРАСАНОВ, физкультурники: БОГДАНОВ, ТЕРЕШКИН, ЩЕРБИЦКИЙ.

Обязательство выполняем с честью

Навигацию 1950 года механизаторы Днепропетровского порта начали с мыслями как можно лучше использовать перегрузочные краны, как можно больше переработать грузов с помощью механизмов.

Я работаю второй год старшим крановщиком семитонного портального крана с грейферным захватом, перегружаю уголь в гавани Амур Днепропетровского порта. Кран обслуживаю по методу Бурлакова. Со мной работают мои ученики тт. Желябов и Губа. Они самостоятельно работают еще только первую навигацию. Помогаю им советами, а где потребуется — и показом. Благодаря взаимной помощи мы успешно выполняем свое обязательство о переработке 350 тыс. тонн грузов за навигацию.

К 25 июня мы своим краном перегрузили 164 тыс. тонн, из них 130 тысяч тонн без помощи грузчиков. Систематически превышаем плановую производительность механизма на 7 проц. В отдельные дни при хорошей организации перевалки доводим часовую выработку до 220 тонн. Это позволяет нам все суда обрабатывать досрочно.

Ухаживая за краном и ремонтируя его по методу прославленного речника нашей страны лауреата Сталинской премии Бориса Бурлакова, мы сэкономили на планово-предупредительном ремонте 35 часов эксплоатационного времени. По примеру москвички Лидии Корабельниковой, два дня в месяц работаем на сэкономленной смазке, боремся за удлинение срока службы тросов и захватных приспособлений.

Таковы наши первые успехи. Мы стремимся их закрепить и умножить. Каким путем? Прежде всего тщательным уходом за краном. Для приемки смены приходим раньше, чтобы до начала работы тщательно осмотреть кран и смазать его. За то время, которое я экономлю на совмещении отдельных операций крана, мы перерабатываем дополнительно десятки тонн груза. Кран я устанавливаю таким образом, чтобы, не передвигая его, одновременно обрабатывать четыре вагона. Это позволяет нам не терять времени на ожидание зачистки вагона.

Включившись в соревнование за качественную и досрочную обработку судов, за экономию смазочных материалов, мы пересмотрели свое первоначальное обязательство; сейчас боремся за переработку к 33-й годовщине Октября 400 тысяч тонн грузов.

Для выполнения нового обязательства необходимо своевременно обеспечивать нас тросами и лентой Ферадо, чтобы тормозное устройство действовало безотказно, а также загружать кран на полную мощность.

А. ТЮПКО,
ст. крановщик Днепропетровского порта.

Инициатива и опыт

Обработка деталей накатыванием гладкими роликами

Среди применяемых нашими судоремонтными предприятиями новшеств по механизации трудоемких работ и совершенствованию технологических процессов серьезный практический интерес представляет уже испытанный и зарекомендовавший себя на заводе имени Ленина способ чистовой обработки рабочих поверхностей деталей накатыванием гладкими роликами.

До недавнего времени нам не удавалось получать надлежащую чистоту рабочих поверхностей таких деталей, как штоки паровых машин и мокровоздушных насосов, рабочие шейки колесных валиков, шейки коленчатых валов, втулки цилиндров двигателей внутреннего сгорания и др., поскольку у нас не было специально приспособленного для этого технологического оборудования — большегабаритных круглошлифовальных, внутришлифовальных и доводочных станков. Поэтому приходилось добиваться чистоты поверхностей многократными чистовыми проходами резцом при минимальных режимах резания с последующей ручной опиловкой деталей слесарными пилами по калибрам и шлифовкой их деревянными жимками с наждаком. Такой способ доводки, являясь весьма трудоемким, требует, помимо всего, труда рабочего высокой квалификации, а в результате все же не дает достаточной точности и чистоты поверхностей.

По предложению нашего технолога тов. Губаренко, начальника токарного цеха инж. Царшковского и токаря-стахановца тов. Глазова мы стали широко внедрять накатывание деталей гладкими роликами. Изготовляется такой ролик из стали «У-10» или «У-12» с последующей ее закалкой, монтируется на шарикоподшипниках в державке, форма и размеры которой обусловливаются видом и условиями работы и размером обрабатываемых деталей.

Технология накатывания проста. После грубой проточки детали резцом при подаче в 0,6—0,8 мм в резцедержателе станка закрепляют державку с гладким роликом и при той же подаче, но максимальных оборотах, производят накатывание. После первого прохода роликом диаметр изделия уменьшается примерно на 0,06—0,09 мм, после второго — на 0,02—0,03 мм, после третьего — на 0,01 мм, а при последующих проходах суммарное уменьшение диаметра (поверхностное уплотнение детали) не превышает 0,01 мм. Следовательно, после трех-пяти проходов роликом процесс накатывания можно считать законченным. Припуск на уплотнение перед накатыванием следует давать 0,10—0,14 мм на диаметр изделия.

Можем смело заявить, что качество поверхности, накатанной гладким роликом, получается значительно лучшим, чем при применении любых других способов обработки, какие доступны нашему заводу и, несомненно, большинству судоремонтных предприятий Министерства речного флота.

Тщательный обмер штока паровой машины до и после накатывания гладким роликом показал, что эллиптичность, конусность и другие неровности не увеличились, а выровнялись; следов резца совершенно не было. Кроме того, от накатывания деталь получает искусственный поверхностный наклеп, повышающий ее износоустойчивость. Нами установлено, что твердость поверхности металла после накатывания значительно повышается: для стали «2» — на 40, для бронзы — на 50 единиц по Бринелю.

Накатка роликом является безабразивной чистовой обработкой, при которой шаржировка металла изделий абразивными зернами исключается, а это увеличивает срок службы узлов трения, особенно чугунных пар.

Экономический эффект от широкого внедрения чистовой обработки деталей накатыванием весьма значителен. Ведь, кроме всего прочего, при таком способе обработки не приходится прибегать к напильникам, шлифовальным камням, наждачной шкурке; производительность по сравнению с ручной доводкой увеличивается в три-четыре раза.

В минувший судоремонт нами были накатаны все штоки паровых машин и мокровоздушных насосов, все колесные валики, изготовленные для 1200-сильных пароходов «Георгий Димитров» и «Циолковский».

Область применения накатки не ограничивается, однако, перечисленными выше деталями. Накатку можно применить при чистовой обработке всех без исключения трущихся поверхностей судовых деталей: всевозможных валиков и втулок, подшипников, кулачных шайб, поршней двигателей внутреннего сгорания, пистонов насосов, для калибровки кольцевых канавок поршней и резьб и пр., а также плоских деталей, обрабатываемых на строгальных и фрезерных станках.

Технологи нашего завода составили большой перечень судовых деталей, чистовая обработка трущихся поверхностей которых может быть осуществлена накатыванием; разработаны также чертежи накаток для всех видов работ. Проведены опыты накатывания (поверхностного уплотнения) образцов из различных материалов и сделаны их испытания с целью определить и установить режимы работ, рациональные размеры и конструкции роликов, наилучшую технологию накатки.

Станочники завода охотно осваивают этот способ обработки, значительно облегчающий их труд и обеспечивающий повышенное качество продукции. Не сомневаемся, что в ближайшее время чистовая обработка деталей накатыванием роликами найдет самое широкое распространение не только у нас, но и на других судоремонтных предприятиях.

А. САМОЙЛЕНКО,
главный технолог завода имени Ленина.

Больше внимания проверке исполнения

Вожди нашей партии Ленин и Сталин всегда придавали первостепенное значение организационной работе партии. «После того, как дана правильная политическая линия, — говорит товарищ Сталин, — организационная работа решает все, в том числе и судьбу самой политической линии, — ее выполнение, или ее провал».

Важнейшим звеном в организационной работе является проверка исполнения. Партийные, профсоюзные, хозяйственные и другие работники должны всегда помнить ленинское указание о том, что основа всей работы — проверка фактического исполнения. [illegible] поставленная проверка [illegible] — учит товарищ Сталин,—это [illegible], который помогает освещать [illegible] работы аппарата в любое время и выводить на свет божий бюрократов и канцеляристов».

На практике, однако, некоторые товарищи недооценивают значения проверки исполнения, а это наносит серьезный ущерб делу, порождает безответственность, ослабляет дисциплину.

Недооценку значения проверки исполнения можно проследить на работе некоторых организаций Волжского грузового пароходства.

В навигацию 1949 года в этом пароходстве было допущено большое количество аварий и сумма убытков от них даже возросла по сравнению с 1948 годом. Руководство пароходства (начальник тов. Николин) и политотдела (начальник тов. Кайев) в соответствии с указаниями министерства и Политуправления разработали мероприятия по укреплению трудовой дисциплины и усилению борьбы с аварийностью, которые должны были быть в основном осуществлены в межнавигационный [illegible] 1949—1950 гг. Были указаны [illegible] венные лица и сроки исполнения. [illegible] проведения намеченных мер было ре[illegible] не только работников аппарата пароходства и политотдела, но и [illegible] управлений, пристаней и других [illegible].

Ряд важных мероприятий не был, однако, осуществлен. Во многих учреждениях и организациях пароходства не было обеспечено вручение Устава о дисциплине всем работникам плавсостава (Куйбышевское районное управление и др.). На некоторых судах не организовано изучение Устава. Не организовано издание ежемесячных информационных бюллетеней, в которых имелось в виду помещать материалы, анализирующие причины аварий и указывающие пути борьбы с ними. Не были подготовлены к началу навигации укрупненные схемы волжских мостов с подробным описанием сигналов на них. Видимо, невыполнением многих пунктов своих мероприятий следует об'яснить, что 3 мая 1950 года появился приказ тов. Николина за № 86/Д, в котором он предписывает начальникам районных управлений и пристаней и капитанам судов «в месячный срок организовать изучение мероприятий управления пароходства и политотдела по укреплению трудовой дисциплины и борьбе с аварийностью на всех судах приписного и транзитного флота и положить в основу всей работы в навигацию 1950 года», т. е. те мероприятия, которые, как уже указывалось, необходимо было провести до начала навигации.

Борьба с аварийностью в пароходстве ведется больше на бумаге, чем на деле. Вот один из наглядных примеров. Тов. Николин подверг за грубое нарушение дисциплины аресту капитана парохода «Власть Советов» Лебедева и второго штурмана пассажирского баркаса № 016 Ратникова. Однако при проверке выяснилось, что никто из них наказания до 1 июня не отбывал.

Слабо занимается проверкой исполнения и политотдел пароходства. Так, в политотделе ни разу не слушался вопрос о ходе выполнения приказа по укреплению трудовой дисциплины и борьбе с аварийностью не только в целом по пароходству, но и по отдельным районным управлениям и пристаням. Между тем, в Горьковском и Казанском районных управлениях приказ о мероприятиях по укреплению трудовой дисциплины оказался в архиве.

В октябре 1949 года на совещании политотдела обсуждался доклад председателя Средневолжского бассейнового комитета профсоюза речников. Совещание указало на ряд серьезных недостатков в работе бассейнового комитета. Были намечены серьезные меры для усиления руководства судовыми комитетами, улучшения массовой работы среди плавсостава, дальнейшего развития руслановского и бурлаковского движения и т. д. Политотдел пароходства предложил заместителям начальников районных управлений по политчасти и секретарям партийных организаций улучшить руководство низовыми профсоюзными организациями, активно помогать им в работе, заслушивать доклады местных, заводских и судовых комитетов. Контроль за выполнением этого решения совещания был возложен на начальника сектора партийной, профсоюзной и комсомольской работы политотдела тов. Александровича. Но вследствие отсутствия проверки исполнения это решение политотдела осталось в основном на бумаге.

Ознакомление с работой ряда судов транзитного флота (пароходы «Вузовец», «Якут», «Маршал Василевский», «Маршал Рокосовский» и др.) показало, что судовые комитеты на большинстве из них не работают, повахтенное соревнование не организовано, красные уголки не оформлены. Плохо доставляются судовым командам газеты. Не везде обстоит благополучно с организацией коллективного питания. На многих судах членам команды не вручены Уставы о дисциплине, хотя свыше 2 тысяч экземпляров Устава лежало без движения в управлении пароходства под боком у политотдела и бассейнового комитета профсоюза.

Не выполняется решение о систематической помощи низовым профорганизациям и усилении руководства ими. Более трех месяцев не собирался местком Куйбышевского районного управления (заместитель начальника по политчасти тов. Шипов, председатель месткома тов. Логачев). А ведь районное управление находится рядом с политотделом, и работники его имели не раз возможность на деле убедиться, как живет местный комитет, в чем он нуждается.

О серьезных недостатках в организационном руководстве политотдела Волжского грузового пароходства говорят и другие факты. В октябре политотдел слушал доклад секретаря парткома плавсостава тов. Сережникова. Следует, однако, отметить, что по этому докладу политотдел принял непродуманное решение. Так, в решении от 6 октября 1949 года политотдел обязал партком плавсостава до... 1 ноября 1949 года обсудить на заседании парткома все случаи аварий, виновниками которых были коммунисты. Разве не ясно, что такое решение заранее предполагало, что оно не будет выполнено, ибо невозможно в столь короткий срок в штурмовом порядке обсуждать столь серьезные вопросы, тем более, что виновниками аварий были работники плавсостава, находящиеся в различных пунктах бассейна. Следует также подчеркнуть, что и самим членам парткома плавсостава не всегда удается собраться. В результате большой и серьезный вопрос об ответственности коммунистов плавсостава за совершение аварий не получил надлежащего решения. Между тем, многие дела коммунистов, совершивших аварии, не доведены до конца, аварийщики, по существу, не наказаны.

Подлинный контроль исполнения предполагает систематический инструктаж исполнителей, оказание им помощи в выполнении вынесенного решения, пред'явление высокой требовательности к себе и к исполнителю. Однако политотдел не уделяет внимания вопросу проверки исполнения в работе низовых партийных организаций, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на контроле хозяйственной деятельности администрации, на выполнении производственных заданий и т. д.

Политотдел должен воспитывать в каждом своем работнике, каждом руководителе партийных, профсоюзных и других организаций высокую ответственность за выполнение принятых решений, добиться систематической проверки исполнения.

Необходимо систематически повышать организационное руководство, поднимать его на уровень тех задач, которые ставят перед нами партия и правительство. Усиление организационного руководства — одно из важнейших условий достижения прочных успехов во всех областях нашей работы.

В. СТАЛЬНОВ,
зам. начальника отдела партийной, профсоюзной и комсомольской работы Политуправления Министерства речного флота.

Улучшить руководство движением флота

Письма наших читателей

Еще о судовом планировании

В последнее время все чаще возникает вопрос о необходимости пересмотра системы планирования перевозок буксирным флотом.

Существующая сейчас порочность в планировании перевозок заключается в том, что разным судам с разными специфическими особенностями дается задание, рассчитанное по одному измерителю, установленному по какому-то «среднему судну». Планирование, при котором не учитываются пропульсивные качества буксира, создает неравные возможности для выполнения плана коллективами судов. Одному буксиру с высоким буксировочным коэффициентом полезного действия (к.п.д.) задание по перевозкам выполнить легко, тогда как коллективу другого судна, имеющего буксировочный к.п.д. более низкий, свой план перевозок удается выполнить только с большим напряжением. Поэтому нужно всемерно ускорить переход на планирование работы буксирного флота по тяговым мощностям.

Следует всесторонне продумать все вопросы, связанные с введением новой системы планирования: нормирование топлива, зарплата и другие.

Нужно сказать о качестве существующего учета буксирной тяги. Как известно, учетом работы флота в пароходствах занимаются технические группы, группы техслужб и линейные цехи фабрики механизированного учета. За основной и окончательный документ принимается статистический отчет. На основании материалов этого отчета проводится сравнение качества работы флота. Средняя производительность и нагрузка, определенные этим отчетом, ложатся в основу измерителей на предстоящую навигацию.

Существует несколько форм статистического отчета по работе флота: Р. 3, Р. 4, Р. 5. Они снабжены такой неточной инструкцией, что ряд ее указаний может быть истолкован по-разному.

Начало учета определяется датой подписания акта о приемке судна в эксплоатацию, а конец — датой постановки судна в ремонт. За этот период работы судна (исключая особые случаи, когда суда выводятся из эксплоатации соответствующим приказом) определяются его основные измерители: производительность, нагрузка и другие.

Между тем линейные цехи фабрики механизированного учета в ряде пароходств Главвостока решают эти вопросы совершенно по-иному. Из официальных справок, подписанных руководителями линейных цехов, известно, что началом учета часто служит дата выдачи первого плана-приказа, а конец учета определяется датой выполнения последнего плана-приказа. Из-за такого исчисления учета работы флота около 10 процентов, а в некоторых пароходствах — 18 процентов сило-суток остается неучтенными.

Не всегда судам выдаются планы-приказы во время их работы. Зачастую вышедшие суда выполняют ряд работ без планов-приказов (случайная буксировка, перестановка отдельных барж на причалы, ожидание воза, маневровая работа на рейде). Такое же положение бывает и в осеннее время, после окончания перевозок. Затраченные на эту работу сило-сутки не учитываются. Для определения средней производительности вся тонно-километровая продукция делится на сило-сутки. Поскольку делитель при таком учете получается меньше, то и результат будет больше. Так рождаются фиктивные измерители.

Расхождения между действительным количеством сило-суток в эксплоатации и учтенными фабрикой механизированного учета слишком велики. В 1949 году эти расхождения составили по Амурскому пароходству около 18 процентов, по Западно-Сибирскому — более 17, по Енисейскому — около 9. Не лучше положение и в других пароходствах.

При неправильном учете искусственно завышаются эксплоатационно-технические измерители, а за ними прячутся руководители пароходств, где фактически флот работает плохо. Это же приводит к искусственному занижению норм расхода топлива на транспортную работу при переводе их на «фактические» измерители. Такой плохой учет не дает действительной картины качества работы флота, скрывает под «хорошими» измерителями множество недостатков.

Чтобы добиться хороших результатов в работе, нужно прежде всего четко и ясно представлять себе действительность. Начальники пароходств и руководители линейных цехов фабрики механизированного учета должны организовать точный учет, чтобы в навигации 1950 года не фигурировали цифры, не соответствующие действительности.

Е. БЕЛОВ,
инженер производственно-технического управления Главвостока.

Невнимание к пассажиру

Воскресный день 25 июня выдался тихий, ясный. В этот день скопилось на речном вокзале много пассажиров. В радиорупоры усердно об'являли:

— Граждане пассажиры! Пароход «Академик Бах» отойдет сегодня в рейс вниз до Астрахани в 18 часов. Билеты продаются в предварительной кассе.

Погуляв по сталинградской набережной, выпив кто квасу, кто пива в кафе «Метро», пассажиры к назначенному часу устремились к кассе. Но... на доске расписания против парохода «Академик Бах» значилось другое время отхода — 21 ч. 30 м. В справочном бюро женское контральто отвечало:

— Грузится. Отход намечается в 21 час 30 минут.

Ничего не поделаешь, придется погулять, благо набережная красива. Но вот стрелка огромных часов над красивой аркой подходит к назначенному часу. Пассажиры вновь устремляются к окну справочного бюро, из которого раздается такое чудесное, но холодное контральто:

— Грузится. Отход намечается в 24 часа.

Пассажирам уже гулять не хочется, да и стемнело. Многим захотелось спать. Расположились в зале ожидания, изредка прогуливаясь к окошку справочного бюро, из которого звучало теперь леденящее душу контральто:

— Грузится. Отход по готовности.

Наступило 26 июня. Пассажиры устали ходить к заветному окошечку. Кто тревожно дремал под музыку радиолы, а кто, намучившись, сладко похрапывал.

Вдруг, как во сне, часа в три утра что-то, как мимолетное видение, незаметно подплыло к дебаркадеру и, дав сразу три негромких гудка, бесшумно исчезло.

Кое-кто из сонных пассажиров, наскоро схватив в охапку вещи, успел вскочить на пароход «Академик Бах» (это был он!), а другие продолжали безмятежно спать. А когда очнулись, то было уже поздно.

Уныло разглядывали они билеты со штемпелем «Академик Бах». Бросились к дежурному по вокзалу.

— Не волнуйтесь, — успокоительно прогудел он, — через два часа вниз до Астрахани пойдет почтовый пароход «Сталинская Конституция».

Пассажиры успокоились, — все же билеты не пропали.

И верно, в 5 часов утра теплоход плавно отвалил от пристани, увозя повеселевших пассажиров.

У Черного Яра теплоход догнал «Академика Баха», только что успевшего подойти к пристани. Но только хотели на него подать чалки, как услышали грозный баритон капитана «Академика Баха»:

— Чалки не принимать. Я сейчас отхожу.

Матросы, повинуясь приказу, убрали чалки. Под возмущенный вопль отставших пассажиров и команды «Академик Бах» отгудев три раза, отплыл через 15 минут вниз, заставив почтовый теплоход отойти от пристани на приличное расстояние.

На капитанском мостике «Академика Баха» гордо, как памятник, стоял улыбающийся капитан. Он чувствовал себя победителем.

А. ВОЛЖСКИЙ.
СТАЛИНГРАД.

В нынешнюю навигацию в ряде бассейнов выявились серьезные недостатки в организации движения флота и руководстве им. В редакцию поступают статьи и письма судоводителей, портовиков и других работников речного транспорта, показывающие, что некоторые руководители пароходств не сделали надлежащих выводов из практики первых месяцев навигации. Сегодня мы публикуем письма наших читателей, в которых они вновь со всей остротой выдвигают вопросы улучшения командования флотом и правильного его использования. Редакция надеется, что эти сигналы найдут должный отклик в главных эксплоатационных управлениях министерства.

„Ответственный“ график тт. Космачева и Голубкова

Основными перевалочными грузами на пристани Красноармейск являются уголь и хлеб. Тоннажа требуется под тот и другой груз много, но где его взять? И вот начальник службы движения Волжского грузового пароходства тов. Космачев и заместитель главного диспетчера по тоннажу тов. Голубков в начале каждой декады спешно составляют ответственный график подачи тоннажа под уголь и хлеб. Но это только видимость планирования. Когда декада начинается, то этот так называемый «ответственный» график превращается просто в набор номеров барж и названий теплоходов. Ни одно судно, предназначенное под погрузку, в срок, указанный в графике, на пристань не прибывает.

Сегодня, когда я пишу эти строки, восьмое число. К этому сроку по графику должны прибыть под погрузку угля баржи №№ 1071, 1098, 1005, 3207, 441 и др. Но из этих барж первые три еще находятся под выгрузкой в Сталинграде, а баржи №№ 3207 и 441 Регистром запрещены под погрузку угля, они могут возить, по его заключению, легковесные грузы, не боящиеся подмочки.

По графику под хлеб должны были прибыть: 5 июля — «Б. Волга» и «Грузия», 6 июля — «Тула» и «Татария», 7 июля — «Туркмения». Но и этих судов на сегодняшний день в Красноармейске еще не было. Чтобы не сорвать перевалку хлеба, пристань вынуждена ставить под погрузку только что построенную баржу № 1126. На этом судне только один шкипер, команды еще нет.

На угольном участке один причал уже остановился из-за отсутствия тоннажа.

Чтобы не остаться без тоннажа, нам приходится нарушать требования Регистра. Страхуя себя, работники Регистра тов. Григорьев, находящийся во Владимировке, и тов. Гудимов, работающий в Сталинграде, большое количество деревянных барж, направляемых к нам под уголь, снабжают следующими заключениями: «Годна под перевозки легковесных грузов, не боящихся подмочки». Приходится создавать местные комиссии и, по существу, отменять заключения Регистра, так как большинство таких барж с успехом могут возить и возят уголь. Сошлюсь для примера на баржи №№ 3037, 3036, 3038, 3206, 3204, 3008, 3002, 3037, 228, 73 и 441, которые работниками Регистра признаны годными только для легковесных грузов. Все эти баржи были загружены углем, благополучно сходили в рейс и уже многие возвратились обратно и опять взяли груз.

Надо отметить, что шкиперы этих «легковесных» барж, идя по стопам Регистра, говорят так:

— Баржа моя может возить уголь, но Регистр написал, что уголь грузить нельзя, я и не буду. Дайте мне приказ, что я за последствия не отвечаю, — буду грузить. Но чтобы подобных разговоров не было, необходимо, чтобы инспектора Регистра подходили к определению состояния судов по-государственному, а не прятались бы, не перестраховывали себя на «всякий случай».

Сейчас на пристани Красноармейск наступила самая горячая пора навигации. Кроме угля, пошел хлеб нового урожая. Руководителям пароходства, в частности, движением и тоннажем, нужно подходить к составлению графиков подачи барж со всей серьезностью: включать в график реальные суда.

Хлеб и уголь — первостепенные государственные грузы, их необходимо вывезти в срок и полностью.

А. ГАВРИЛКИН,
главный диспетчер пристани Красноармейск.

Флоту — образцовый путь

Наш коллектив Третьего обстановочного участка первой Вологодской дистанции пути к 1 июля завершил выполнение навигационного стахановского плана.

Уплотнив рабочий день, работники участка заготовили обстановочные знаки, отремонтировали весь инвентарь и лодки, очистили берега.

Мы будем и в дальнейшем содержать путь в образцовом состоянии. Подсчитав свои возможности, наш коллектив принял новые, повышенные обязательства. В оставшееся до конца навигации время протралим 50.000 метров судового хода, сэкономим 100 килограммов керосина и 50 ламповых стекол. За счет сбереженных материалов добавим в темные ночи 10 огней на основных перекатах.

А. ЗАГРЕБИН,
обстановочный старшина.

Все больше крепнет производственная дружба между стахановскими коллективами волжской нефтеналивной баржи «Ока» и амурской баржи «Узбекистан». Соревнуясь между собой, они поддерживают тесную связь, ведут оживленную переписку, делятся своим опытом работы и добиваются все новых производственных успехов. На снимке: шкипер баржи «Ока» К. Д. Ильичев читает своей команде письмо, полученное с Амура от команды «Узбекистана».

Фото Гл. ЛЫСКОВА.

Разве так надо использовать грузовые теплоходы?

Наш грузовой теплоход «Нептун» используют неправильно. Теплоход может взять на борт 580 тонн, но за время навигации мы более 400 тонн на судне не возим. Часто ходим с большим недогрузом.

Из-за нераспорядительности службы движения наш теплоход сделал пробег порожнем из Сыктывкара в Архангельск — более 1000 километров. Команда была уверена, что наше судно очень нужно в Архангельске. Но здесь никто нас не встретил. 30 часов мы стояли в порту, чтобы получить приказ и груз. В следующем рейсе было еще хуже. Мы доставили в Архангельск хлеб. Диспетчеры не смогли договориться, где будут разгружать теплоход. Судно переводили от одного склада Заготзерна к другому, разгружали долго. Никто из пароходства не интересовался, почему так долго стоит теплоход. На грузовые операции в последнем рейсе «Нептун» потерял четверо суток.

Наш коллектив стремится работать по методу команды теплохода «Татария». На маршруте Архангельск—Котлас—Архангельск команда экономит 14 часов ходового времени. Но вся беда в том, что выигранные часы мы теряем в бессмысленных простоях.

З. ЗАХАРОВ, капитан теплохода «Нептун», Г. БАГРЕЦОВ, механик, В. БРАГИН, председатель судкома.

* * *

Наш корреспондент проверил поступившие в редакцию сигналы об использовании грузовых теплоходов.

В плане на 1950 год указано: грузовыми теплоходами перевезти 43 процента грузов большой скорости. Были составлены расписания движения теплоходов по маршрутам Котлас — Архангельск, Котлас—Сыктывкар, Сыктывкар—Айкино.

Никто из движенцев не может, однако, сказать, где, когда и какой теплоход будет работать в ближайшие дни. Грузовой теплоход «Плутон» первоначально был назначен на линию Котлас—Архангельск, но оказался он на Вычегде. Сделав несколько рейсов, теплоход пришел в Котлас, ибо на Сыктывкар не было ни одной тонны груза.

— Забрал пассажирский пароход, — ответил диспетчер.

Думали, гадали и отправили за грузом в Великий Устюг. Этот рейс «Плутон» завершил за сутки. Куда его потом направлять?

Заместитель главного диспетчера тов. Нюхин говорит:

— Груза нет, и что делать с теплоходом «Плутон» — не придумаю.

Действительно ли нет груза для теплоходов?

Сейчас многие теплоходы перевозят из Архангельска в Котлас груз малой скорости: бумагу и целлюлозу. А тысячи тонн такелажа, муки и других сухогрузов большой скорости ждут своего отправления.

При наличии большого количества грузов суда загружаются неполностью. Только за две декады июня теплоходы простояли под грузовыми операциями на 26 процентов больше нормы и на каждую тонну грузопод'емности недополучили по 130 килограммов груза.

Главсеверофлот должен прислушаться к сигналам команд грузовых теплоходов и навести в этой области порядок.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Что мешает работе порта

В апреле нынешнего года наш порт из Волжского грузо-пассажирского пароходства передан в пароходство канала Москва—Волга с сохранением диспетчерского участка в Переборах. При передаче преследовали цель улучшить организацию работы флота в водохранилище, упорядочить обмен флотом между пароходствами, повысить культуру обслуживания клиентуры.

Но пока эти надежды не оправдались. Пристань Переборы до сего времени не вошла в состав порта, как предусматривалось приказом № 82, и существовавший между ними антагонизм усугубился, что очень вредно отразилось на работе порта.

В порядке привлечения грузов на воду Щербаковский порт в июне добился передачи с железной дороги 2.900 тонн разного груза, однако пароходства канала Москва—Волга и Шекснинское, куда предназначался переданный груз, подали тоннаж лишь под 950 тонн. В результате порт не выполнил месячного плана, а у клиентуры сорваны планы отгрузки готовой продукции, так как железная дорога отказала в подаче вагонов.

Почему же все-таки порт не получил необходимого ему тоннажа?

Дело совсем не в том, что его якобы не было у пароходства, а в том, что руководители пароходства канала Москва—Волга либерально относятся к нарушителям Дисциплинарного устава на речном транспорте, хотя в Уставе ясно сказано: «Приказ начальника есть закон для подчиненного». Только полнейшая безнаказанность могла толкнуть начальника пристани Переборы тов. Софронова на отказ выполнить телеграфное распоряжение заместителя начальника пароходства тов. Зареева и телефонное распоряжение начальника пароходства тов. Шемагина о передаче порту тоннажа под грузы, снятые с железной дороги.

Плохо у нас и со сроками отправления грузов. В среднем их отправление задерживается на 5 суток, на полтора суток дольше, чем в 1949 году, а перевалочные грузы ждут отправки свыше семи суток.

Следует сказать, что в пароходстве не реагируют на многократные запросы порта о выделении тоннажа под перевалочные грузы, не помогают порту своевременно их отправить, чтобы избежать убытков. Порту остается одно: либо безоговорочно платить штрафы по претензиям за просрочку в доставке грузов, либо отказаться от приема перевалочных грузов с приходящих судов, что мы, конечно, сделать не можем.

Ф. ВЬЮШКИН,
заместитель начальника Щербаковского порта.

Маленький фельетон

Случай в пути

Ночью работы на Ярославской пристани прекращаются. Наступает полное затишье в диспетчерской и на рейде. Трудно найти в это время кого-либо из руководящих работников. А между тем именно ночью прибывают грузо-пассажирские суда, требующие немедленной обработки.

(Из письма капитана парохода «Советская республика» тов. Слепенкова).

Начальник пристани одной
С своею собственной женой
Спешил, что было мочи,
На летний отдых в Сочи.

Желая сэкономить дни,
Курьерским ехали они —
Не ехали, а мчались...
И вдруг... заволновались.

— Смотри! — сказал суровый муж, —
Что за порядки, Марфинька!
На целых три минуты уж
Мы выбились из графика!

Куда начальники глядят?
Здесь не работают, а спят!

На станцию прибуду,
Я жаловаться буду!..

И, впрямь, на ближней узловой
Большой транзитной станции
Он обратился сам не свой
С упреком по инстанции.

И, теребя свои усы,
Изрек, потупив очи:
— Обязан транспорт, как часы,
Работать днём и ночью!

Он раз пятнадцать повторял
Ту прописную истину.
. . . .
О, если б так он рассуждал
И у себя на пристани!..

Як. БЫЛАНИН.

За рациональные конструкции деревянных судов

Русское речное деревянное судостроение является продуктом народного технического творчества и имеет свою многовековую историю. Баржа, возникшая в начальный период парового флота на основе лучших типов волжских «крепленных» судовых конструкций, является вершиной развития самобытного деревянного грузового судна. Она была снабжена фермами для усиления продольной жесткости корпуса, более прочным поперечным набором, несколько усиленным болтовым креплением и по конструктивным качествам не имела себе равной.

Однако строительная техника того времени еще не знала таких приемов и крепежных средств, с помощью которых можно было бы достаточно надежно соединять дерево. Правда, для угловых соединений широко пользовались корневым лесоматериалом — кокорами, и все же прочность таких соединений была сравнительно не высока, так как она ограничивалась прочностью болтового и гвоздевого крепежа.

Растягивающие усилия передавались посредством мало эффективных врубочных соединений, поэтому строители стремились к таким конструкциям, в которых дерево по возможности работало бы на сжатие (особенно в решетке ферм). Но так как работающие на растяжение стягивающие элементы в корпусе были слабы, то неэффективно использовались и сжатые элементы.

После Октябрьской революции в дело совершенствования нашего деревянного судостроения все более и более настойчиво включается инженерная мысль. Она пытается глубоко проанализировать основные недостатки конструкций барж, установить причины, их порождающие, и наметить на этой основе пути устранения недостатков, найти удачные конструктивные решения, особенно, принимая во внимание то, что в настоящее время при постройке деревянных судов широко используется коротномер, не применяется кокорный лес.

Произведенные Центральным научно-исследовательским институтом речного флота (ЦНИИРФ'ом) натурные испытания барж и лабораторные исследования моделей конструкций показали, что корпус современной деревянной баржи представляет слабо сплоченную пространственную систему с весьма низкой прочностью и жесткостью. При слабых соединениях, не приспособленных к восприятию знакопеременных усилий, низкая жесткость корпуса зависит не от упруго-пластических свойств основного строительного материала, в данном случае древесины, а от деформации крепежных средств и соединений. Древесина в корпусе деформируется ничтожно мало и тем меньше, чем слабее соединены его части; стало быть, как строительный материал она используется в судне неэкономно.

Поскольку работа корпуса баржи почти целиком основывается на деформациях крепежа и соединений, он и работает не как единая система, а как совокупность разобщенных частей и элементов. Разобщенность, сопровождаемая большими сдвигами и смещениями элементов, — такова характерная особенность конструкций баржи нынешнего типа. Резкая диспропорция между запасами прочности основной древесины конструкции и прочностью ее соединений является большим пороком деревянной баржи.

Пластические деформации в соединениях вызывают прямое расстройство конструкций из-за необратимых деформаций обмятия древесины во врубках, нагельных гнездах и вообще в зоне крепежа. В этом и причина водотечности, быстрого механического износа, загнивания, а следовательно, недолговечности нашего баржевого флота.

Соединения — важнейший конструктивный элемент корпуса. Они определяют качество и даже архитектурную форму частей судна. Чтобы обеспечить рациональную основу баржевых конструкций, надо стремиться к равенству запасов прочности в соединениях и волокнах основной древесины при одинаковых, примерно, деформациях в них.

Общая прочность деревянных барж определяется их наружной обшивкой, палубой, внутренними продольными балками и фермами, причем значение прочности обшивки зависит от мощности продольных ферм. При отсутствии продольных ферм прочность деревянного судна определяется одними бортами и обшивкой. Чем мощнее фермы, тем меньшее значение имеет обшивка. Но во всех случаях она играет большую роль в общей пространственной прочности и жесткости судна, способствуя сохранению его формы.

Баржевые фермы современного типа далеки от ферм в обычном, инженерном понимании этого слова. Бортовые фермы представляют беспорядочное наложение на безраскосную ферму-стенку раскосной системы. Особенность промежуточных ферм состоит в диспропорции между непомерно развитыми поясами, состоящими из плохо сплоченных брусьев, и плохо скрепленной с поясами, слабой, нецентрирующейся в узлах решеткой. Такие фермы плохо приспособлены к восприятию усилий сдвига при изгибе корпуса, не могут обеспечить необходимой его жесткости, а значит и прочности.

Большое значение в пространственной жесткости корпуса имеет связь между продольными фермами и бортами посредством поперечного набора. В последнем же исключительно важна жесткость скулового узла шпангоута, от которой во многом зависит водонепроницаемость корпуса. К сожалению, скуловой узел является ныне самой уязвимой частью судна.

Подводя итог, можно сказать, что главная задача судостроителей состоит в том, чтобы всемерно повысить прочность деревянного судна, обеспечить его долговечность.

Это особенно важно еще потому, что прочные суда менее водотечны, более стойки против механического износа и загнивания. Кроме того, как говорилось выше, качественно изменился материал, идущий на строящиеся суда (мелкосортный и короткомерный лес вместо крупносортного и длинномерного, не применяется для угловых соединений корневой лес). Нельзя также забывать, что в практике эксплоатации судов все больше укореняются скоростные механизированные способы погрузки и выгрузки, при которых суда подвергаются воздействию быстро меняющихся нагрузок, что возрастает удельный вес водохранилищ, в частности, в Волжском бассейне, и речные суда при плавании будут чаще встречаться со значительными волновыми нагрузками.

В поисках путей рациональных конструкций корпусов речных деревянных судов ЦНИИРФ произвел ряд экспериментов, соединяя судовые конструкции различными крепежными средствами, а также создавая конструкции путем склеивания. Эксперименты показали, что наиболее технически и экономически целесообразным крепежом оказываются игольчатые шпонки, устанавливаемые совместно с болтами, а также склеивание судовых конструкций водостойкими клеями.

Применение игольчатых шпонок и клея позволяет резко сократить расход длинномерного и крупносортного леса, пустить в дело отходы производства — короткий и тонкомерный пиломатериал. Подсчитано, что на крупных баржах длиной в 85 м, шириной в 14 м и высотой борта в 4 м замена длинномерных брусьев в копанях составными, клееными экономит 17 проц. средств, а на брусьях продольного набора — 8 — 10 проц., не говоря уже о повышении сроков службы судов с такими конструкциями.

Игольчатые шпонки и водостойкий клей были впервые практически применены ЦНИИРФ'ом в 1949 году при постройке баржи-песочницы на верфи им. Желябова. Шпонки использовались для крепления раскосов к поясам ферм, а клей — при изготовлении криволинейных брусьев в оконечностях судна. Криволинейные брусья склеивались из досок толщиной в 35 мм и длиной в 2,5 м.

Как показали исследования, шпонки выгодно применять в первую очередь там, где нельзя применить клей, например, для соединения элементов судна, пересекающихся под углом; именно здесь вследствие неодинаковой усушки волокон древесины в разных направлениях в условиях переменной влажности клеевое соединение быстро разрушается.

С точки зрения экономической клей целесообразней применять в слойчатых криволинейных элементах (концевые шпангоуты, кривые штевни), а также для удлинения и утолщения брусьев посредством стыкования и наслоения короткого и тонкого лесоматериала в поперечном и продольном наборе корпуса и обшивки.

Постройка целиком склеенных судов в настоящее время считается неэкономичной, хотя технически и выполнима. В будущем изготовление цельноклееных судов может оказаться выгодным, но лишь в том случае, если на постройку их будет идти облагороженная, не подверженная быстрому гниению древесина (например, бакелизированная фанера, армированная проволокой). Такие суда обладали бы чрезвычайной легкостью, прочностью и водонепроницаемостью.

Массовое изготовление клееных материалов позволило бы значительно снизить их стоимость, являющуюся в настоящее время единственным тормозом внедрения таких материалов. Надо думать, что разрешение этой задачи — дело близкого будущего.

Но, пока обшивка судов производится обычным способом, основное внимание должно быть приковано к борьбе с водотечностью корпусов, изысканию более совершенных способов конопатки. Положительны в этом направлении результаты исследований проф. Н. К. Дормидонтова, экспериментирующего с битумами, как заменителями пеньковой пакли.

Недолговечность деревянных судов обусловливается, помимо перечисленных выше причин, тяжелыми условиями службы древесины в конструкциях корпуса. Основной причиной ее разрушения является гниение, вызываемое дереворазрушающими грибками. Предохранить судно от загнивания можно соблюдением профилактических и конструктивных мер и применением антисептирования.

Профилактические меры при постройке — это подсушка, правильный отбор строительной древесины, высокое качество плотничных и конопатных работ, предупреждающих фильтрацию забортной воды сквозь наружную обшивку и доступ влаги с палубы сквозь неплотности в пазах.

Антисептирование — наиболее эффективное средство борьбы с гниением. До сих пор, однако, оно не получило размаха в деревянном судостроении. Обычно производится поверхностное покрытие смолой с добавкой порошка фтористого натрия, что отнюдь не защищает судно от загнивания. А нужна глубокая пропитка деталей конструкций в ваннах с антисептиком, в автоклавах или посредством диффузионного антисептирования. В практических условиях должны будут, видимо, получить распространение комбинированные способы антисептирования.

В. КУЗНЕЦОВ,
начальник судокорпусного отдела ЦНИИРФ'а.

КИНО

„Жуковский"

В дни, когда наша страна готовилась к любимому празднику советского народа — Дню Воздушного Флота СССР, на экраны вышел новый художественный фильм «Жуковский» *).

Фильм рассказывает о великом русском ученом, математике и механике Николае Егоровиче Жуковском, основателе авиационных наук, создателе школы аэродинамики и динамики полета, получившей мировое признание.

Передовые русские ученые-патриоты обогатили мировую науку многими открытиями и изобретениями. Нашим ученым принадлежит приоритет во многих областях науки и техники. Им же принадлежит осуществление вековой мечты человечества — полета на управляемых аппаратах тяжелее воздуха.

Создателем первого в мире самолета был русский изобретатель А. Ф. Можайский, талантливый конструктор, чьи изобретения были однако загублены царскими чиновниками в недрах правительственных канцелярий. Дату 20 июля 1882 г. — дня испытания самолета Можайского — можно по праву считать датой рождения авиации.

Вставленный в картину кинорассказ об этом первом в мире полете нельзя смотреть без волнения.

Русскими воздухоплавателями совершен исторический полет на планере. Первый в мире тяжелый многомоторный самолет «Илья Муромец» был также создан в нашей стране. Замечательный русский летчик П. Нестеров является пионером искусства высшего пилотажа. Он впервые выполнил петлю в вертикальной плоскости, предсказанную Жуковским за 22 года до того.

...Тихий красочный пейзаж возникает в первых кадрах картины. В пустынном небе кружит коршун. Но вот гремит выстрел охотника, и подбитая птица падает на землю. Однако охотник ведет себя как-то странно: не видно следов радости, спортивного азарта. Задумчиво расправляет он крылья упавшего коршуна. В крыльях птицы он ищет разгадку великой тайны полета в небе. Так впервые возникает перед нами образ молодого ученого Жуковского (арт. Ю. Юровский).

Стремясь наиболее полно рассказать зрителю о существе прогрессивных замыслов ученого, о том, как последовательно, шаг за шагом, идет он к решению волнующей его проблемы, авторы фильма ограничились показом только самого главного, имеющего непосредственное отношение к теме.

Так оказались опущенными и личная жизнь великого ученого и его многогранная деятельность по решению ряда других научных проблем, его активная общественная деятельность как организатора ряда обществ и с'ездов, его работа по строительству московского водопровода и многое другое, известное по биографии ученого. Но это позволило им сконцентрировать внимание на подробном и очень доходчивом показе самой сущности учения Жуковского, на том, как возникали его смелые предположения, как, подкрепленные исследовательскими наблюдениями и опытами, эти предположения становились твердой уверенностью, ложились в основу открываемых им законов и формул.

Сколько энергии и труда вложил Жуковский в то, чтобы об'яснить, почему именно брошенная вниз вращающаяся по оси бумага не падает отвесно, а летит наклонно, как бы скользит по воздуху! Об этом он много и обстоятельно говорит со своими учениками, с молодым ученым С. Чаплыгиным. Бесчисленное количество раз проводятся опыты с пластинками, одинаковыми по площади, но разными по форме.

Ничто не ускользает от пытливого взора ученого. И порыв ветра, ворвавшийся в комнату и разметавший бумаги со стола, и обтекание водой кирпича, попавшего в ручеек, образовавшийся после дождя, — мельчайшие факты, на которые другой не обратил бы никакого внимания, служат для Жуковского ценным материалом, помогают притти к обобщающим выводам.

Нелегок был путь ученого в условиях царской России. Реакционная профессура Московского университета неодобрительно относилась к деятельности Жуковского, видя в ней нарушение принципов далекой от жизни «чистой науки». На помощь тогдашних правителей России нечего было рассчитывать. Это хорошо показано в фильме, в эпизоде беседы Жуковского, уже маститого ученого, с великим князем — «шефом» авиации. Страстно и убежденно говорит Жуковский о том, что Россия располагает сильнейшей в мире группой ученых аэродинамиков, которые умеют рассчитывать самолеты от самого легкого до самых тяжелых кораблей, о чем не смеют даже мечтать ни в Америке, ни в Европе.

Но князю непонятен бескорыстный энтузиазм патриота-ученого. В ответ на свою страстную речь Жуковский слышит равнодушные слова князя:

— Но скажите: чего вы добиваетесь? Я бы сказал, для себя... лично для себя.

Возмущенный Жуковский отвечает:

— Я говорю о России. Мне лично ничего не нужно.

Благо Родины, счастье народа, осуществление давнишней мечты человечества — вот что двигало поступками ученого. И Жуковский был не одинок в своей борьбе с косностью и рутиной в среде представителей официальной науки, в борьбе с равнодушием высокопоставленных чиновников. Великий русский ученый Менделеев (артист И. Судаков), молодой ученый С. Чаплыгин (арт. В. Белокуров), отважный летчик П. Нестеров (артист В. Дружников), большая группа студентов, преданных учеников и будущих продолжателей его дела — вот кто служил моральной поддержкой Жуковскому на его трудном пути, вот кто помогал ему творить и бороться.

Богатый меценат, капиталист Рябушинский (арт. М. Названов) якобы бескорыстно предложил Жуковскому средства для постройки специального института и лаборатории. Но когда труды ученого увенчались первыми успехами и Рябушинский почуял, что работы ученого могут дать барыши, он цинично попытался присвоить себе право собственности на открытия Жуковского и его учеников.

Жуковский резко рвет с богатым проходимцем. И без его помощи, вместе со своими учениками строит он аэродинамическую трубу для испытания моделей. Все новые и новые звенья прибавляются к открытиям, сделанным ранее, они об'единяются в единое целое, все ближе решение важнейших вопросов развития авиации.

Но только Великая Октябрьская социалистическая революция открыла перед ученым широкие возможности для осуществления всех его замыслов. Великие вожди Октября Ленин и Сталин уделяли большое внимание развитию молодой советской авиации, высоко оценили заслуги Жуковского. В специальном постановлении Совета Народных Комиссаров от 3 декабря 1920 года, подписанном В. И. Лениным, отмечаются огромные заслуги перед Родиной «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского.

Руководимый ученым авиатехникум был реорганизован в Институт инженеров Красного воздушного флота имени Н. Е. Жуковского. Вскоре осуществляется и заветная мечта ученого — создается Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Жуковский как бы обрел свою вторую молодость. С первых же дней революции он с присущей ему страстностью и энергией широко развивает научно-исследовательскую работу, читает лекции для курсантов летных школ, закладывает основы учебных заведений, которые ныне превратились в крупнейшие центры, готовящие замечательных советских летчиков, конструкторов, механиков.

Заслуги Жуковского перед Родиной неоценимы. Новый фильм дает представление о славном научном подвиге ученого-патриота, о том трудном пути, который пришлось ему пройти, и о замечательных результатах его неутомимой деятельности.

Авторам фильма удалось показать основные события из истории отечественной авиации, достигшей такого могучего развития в нашу великую сталинскую эпоху.

Заключительные кадры фильма, в которых показаны достижения советского воздушного флота, оставляют незабываемое впечатление.

Успех нового фильма во многом определяется отличной игрой актеров И. Судакова (Менделеев), В. Белокурова (Чаплыгин), В. Дружникова (Нестеров), М. Названова (Рябушинский), В. Аксенова (великий князь). Артист Ю. Юровский прекрасно исполнил роль Жуковского, образ которого запоминается надолго и будет служить для зрителей достойным подражания примером самоотверженного служения науке, Родине, народу.

Мих. СЕРГЕЕВ.

*) Звуковой цветной художественный фильм «Жуковский». Киностудия «Мосфильм». Сценарий А. Гранберга, постановка В. Пудовкина и Д. Васильева, операторы А. Головня, Т. Лобова, композитор В. Шебалин.

О связи судна с берегом

При хорошем обслуживании речного флота, при своевременном безостановочном движении большую роль играет связь судна с берегом. Без связи затрудняется работа флота. Был у меня такой случай. Ночью встретилось нам судно, стоящее на фарватере. Оно подает тревожные свистки, но что они означают, — непонятно. Мы даем малый ход (или по течению). С судна кричат что-то, но из-за ветра ничего не разберем. Течением нас проносит мимо. Дали задний ход, ветром забросило нашу корму на мель. Снимались с мели целый час. При наличии единой ночной сигнализации мы могли бы сразу оказать помощь.

Особенно плохо работать без сигнализации с судами, идущими по пунктам назначения (постановочно). Перед большим промежуточным пунктом требуется предупредить об снабжении. Мы даем свисток, — но с берега никто не отвечает. Ночью можно бы сигнализировать клотиковым фонарем, но это тоже не применяется.

Много лет тому назад связь на Волге была хорошо налажена, а теперь почему-то об этом никто не беспокоится. Не применяется даже такое несложное и простое средство связи.

Сигнализация изучается во всех училищах речного флота, но относятся к ней несерьезно. Окончившие учебные заведения плохо ее знают.

При помощи дневной и ночной сигнализации, установленной на каждом перекате, пристани и судне, мы сможем работать четко, без аварий.

А. КРИВЦОВ,
капитан речного флота.

Культурное обслуживание речников

…ллектив художественной самодеятельности Ярославского клуба речников дал недавно большой концерт на борту теплохода «…». Хор под руководством хормейстера … исполнил песни: «Россия», «…», «Вечерком на реке» и др. … солисты самодеятельности Маргарита …, Галина Яковлева, Нина Акимова … популярные песни: «Солдаты идут», «Каким ты был», «Саратовскую лирическую» и др. Аккомпанировал на баяне тов. Богачук. 16 исполнителей массового танца.

Коллектив художественной самодеятельности клуба решил за период навигации выступить перед механизаторами и грузчиками порта, а также на ряде судов бассейна.

А. ЗАЙЦЕВ.

По следам наших выступлений

„ДОСАДНЫЕ „МЕЛОЧИ"

…пондении, напечатанной под … в № 50 «Речного транспорта» 23 июня с. г. был отмечен ряд … в организации экскурсионной … на Московское море. … [illegible] … Волга и фабеты, изложенные … [illegible] … взросительных тов. Шемагин сообщил редакции, что в целях устранения отмеченных в корреспонденции недостатков теплоход «Клим Ворошилов» закреплен для постоянной экскурсионной линии Северный порт — Московское море, Северный порт — Плес. Урегулированы часы работы касс по продаже билетов. Установлен твердый распорядок работы ресторанов и буфетов.

На яхтах.
Фотоэтюд П. ВЫШКИНДА.

Всесоюзные заочные соревнования яхтсменов

В Киеве состоялись 24-часовые парусные гонки участников заочных всесоюзных соревнований яхтсменов.

В соревнованиях принимали участие 21 швертбот спортивных обществ города. Задача участников гонок — показать мастерство вождения швертботов при любых метеорологических условиях в течение суток.

Сразу же после старта лидером стал рулевой первого класса, выпускник Киевского речного техникума Александр Селиванов (швертбот Р-3 «Прибой»).

Сначала гонки проходили при свежем попутном ветре. Ночью погода стала ухудшаться, и яхтсменам приходилось преодолевать значительные трудности.

Из 21 швертбота гонку закончили 17. Победу завоевал молодой яхтсмен перворазрядник, член общества «Водник» Александр Селиванов со своим экипажем. За 24 часа швертбот сделал 105 миль.

Общее командное место в гонках заняли парусники общества «Водник».

Н. БАРБОТЬКО,
председатель Днепровского бассейнового совета общества «Водник».

Встреча с лауреатом Сталинской премии капитаном Гуриным

В пионерском лагере детей речников, расположенном под Киевом в Пуще-Водице, состоялась встреча пионеров с лауреатом Сталинской премии Павлом Гуриным. Тов. Гурин рассказал детям о своей жизни, о работе, о том, как он учился, как стал капитаном. Он призвал детей настойчиво учиться, любить советский речной флот, быть достойными сынами и дочерьми нашей Родины.

КИЕВ (по телеграфу)

Шлюпочный переход Ижевск — Москва

В честь Дня Военно-Морского Флота учащиеся города Ижевска, члены Досфлота, 5 июля начали шлюпочный переход по маршруту Ижевск — Москва. Шлюпка благополучно миновала Чистополь, Камское Устье и взяла курс на Москву.

ЧИСТОПОЛЬ (по телеграфу).

На кубок Астраханской области по футболу

На-днях состоялся финальный матч на розыгрыш кубка Астраханской области по футболу. В финальной игре встретилась команда судоремонтного завода имени Сталина с футбольной командой Икрянинского района. Игра закончилась победой судоремонтников со счетом 4 : 1.

Команде завода вручен кубок Астраханской области по футболу.

АСТРАХАНЬ (по телеграфу)

БИБЛИОГРАФИЯ

„Корея"

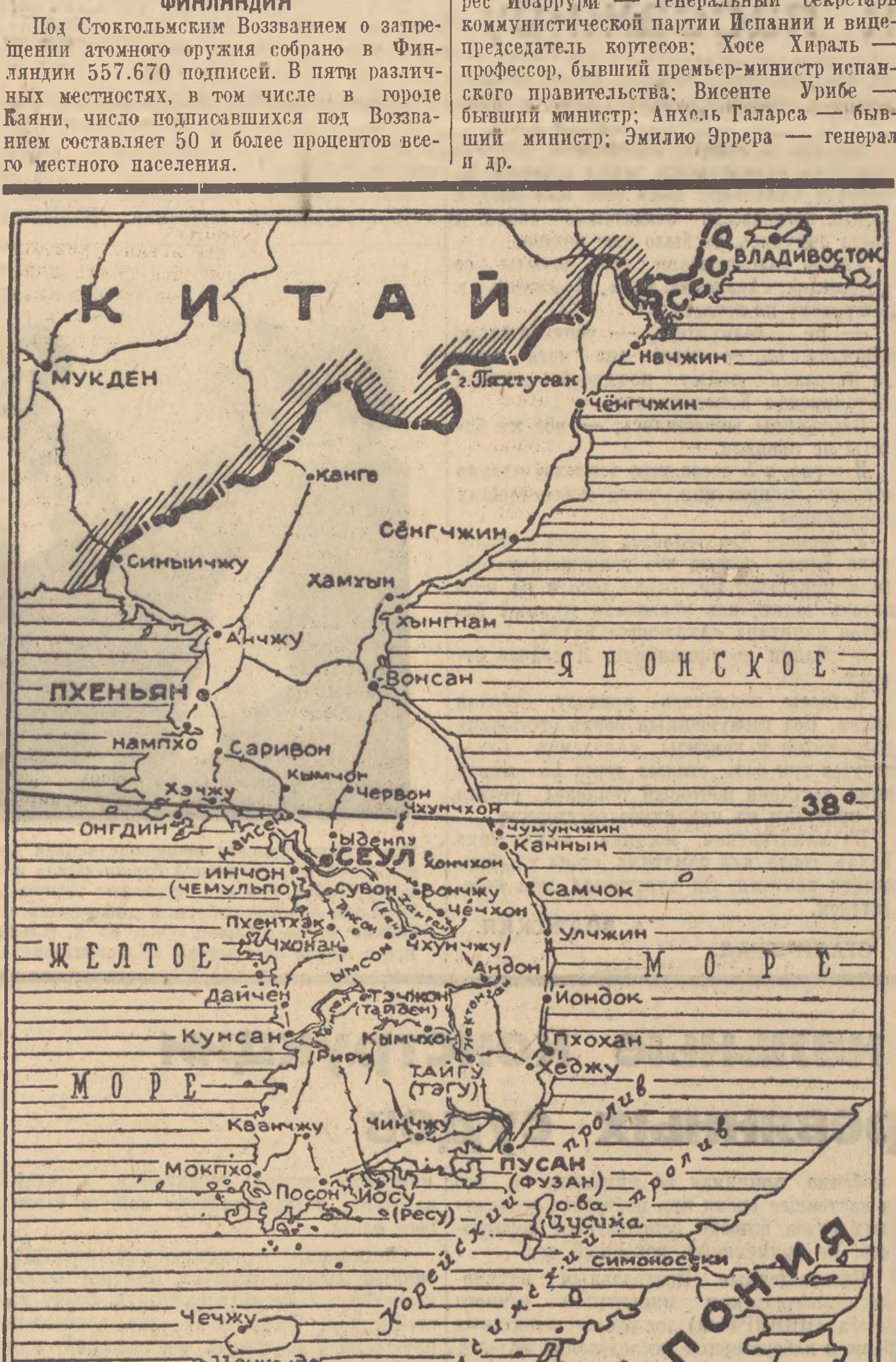
События, происходящие сейчас в Корее, вызывают особый интерес к этой стране, описанию которой посвящена брошюра В. В. Ковыженко, выпущенная Государственным издательством географической литературы *).

В первом разделе брошюры автор приводит сведения из истории Кореи — одной из древнейших стран мира. (Первые сведения о ней относятся к III веку до нашей эры). Автор рассказывает о том, как в конце прошлого столетия японские империалисты, заручившись поддержкой Соединенных Штатов Америки и Англии, постепенно устанавливали свое господство в Корее, а в 1910 году полностью ликвидировали самостоятельность этой страны, включив ее, как колонию, в состав Японской империи.

Народ Кореи никогда не прекращал борьбы против иностранных завоевателей, но японцы жестоко подавляли всякое сопротивление.

Освобождение принесла корейскому народу Советская Армия, разгромившая в августе 1945 г. вооруженные силы империалистической Японии в Манчжурии и Корее. «Но Советская Армия не только освободила Корею от японского колониального ига, но и открыла корейскому народу путь для создания своего независимого государства».

В Северной Корее была проведена земельная реформа, в результате которой крестьяне избавились от вековой помещичьей кабалы. В собственность народа перешли бывшие японские промышленные предприятия, железные дороги, банки. Был проведен целый ряд демократических реформ, открывших народу в Северной Корее путь к свободной и культурной жизни.



Совершенно иначе сложилась обстановка в южной части Кореи, которая была оккупирована войсками американцев — этих новых поработителей корейского народа. Американцы сохранили в Южной Корее прежние порядки и с помощью своей марионетки — предателя корейского народа Ли Сын Мана фактически превратили Южную Корею в американскую колонию.

В брошюре дается изложение событий последних лет, сообщается о всенародных выборах в Верховное Собрание Кореи, проведенных в августе 1948 года, о создании Корейской народно-демократической республики, с которой установили дипломатические отношения Советский Союз и страны народной демократии. Отмечается, что корейский народ с большой радостью встретил заключенное в марте 1949 года соглашение об экономическом и культурном сотрудничестве между Советским Союзом и Корейской народно-демократической республикой.

Следующие разделы брошюры знакомят нас с природой Кореи, ее населением, промышленностью и сельским хозяйством. Приводим некоторые данные из этих разделов.

Корея занимает полуостров того же названия в восточной части азиатского материка. Кроме этого, Корее принадлежат острова Чечжудо (Квельпарт), Уллынгдо, а также более 2000 других мелких островов вблизи Корейского полуострова. Общая площадь Кореи превышает 220 тысяч квадратных километров, т. е. по площади она равна примерно Великобритании. Корея отличается исключительным разнообразием природы и климатических условий в разных местах страны. Большую часть ее территории занимают горы. Западная часть Кореи более низменна. Климат Кореи континентальный, особенно в северной части полуострова. В южной его части климат приближается к субтропическому. Здесь в течение года собирают два урожая.

В Корее много рек, но большинство из них — это небольшие реки горного характера. Наибольшее значение для судоходства имеют реки Амнокганг (длина 813 км), Ханганг (длина 482 км) и Тэдонгганг (длина 431 км), из других крупных рек — Туманганг (521 км), Нактонгганг (524 км) и Кымганг (402 км) доступны для плавания лишь мелких судов.

Большинство корейских рек, благодаря их горному характеру, обладает большими запасами гидроэнергии, которая довольно широко используется в народном хозяйстве.

Население Кореи достигает примерно 29 миллионов человек, из которых большинство живет в деревнях. Городское население составляет не более 15 процентов.

В Северной Корее в связи с ростом промышленности число рабочих увеличилось со 117 тысяч в 1946 г. до 320.588 человек в 1948 году. Значительно увеличилось также число служащих и интеллигенции.

В 1942 г. в Корее было 22 города с населением 50.000 и более человек. Самый большой город — Сеул, недавно освобожденный Народной армией (население в 1942 г. 1.114 тысяч человек). Пхеньян, имеющий в настоящее время около 500 тысяч жителей. Чхенгчжин (Сейсин) — 234,3 тыс. чел., Вонсан (Гензан) — 122,2 тыс. чел., Пусан (Фузан) — 326,3 тыс. чел., Тэгу — 210,9 тыс. чел., Чемульпо — 220,2 тыс. чел. и др.

Корея обладает достаточно богатыми природными ресурсами, чтобы обеспечить высокий уровень экономического развития страны. Недра ее богаты углем, железом, цветными металлами, золотом.

В Корейской народно-демократической республике успешно развиваются все отрасли народного хозяйства, растут промышленность, торговля, культура. В Южной Корее, в результате хозяйничания американских оккупантов и их прислужников — корейских реакционеров, растет разруха в промышленности и на транспорте, растут безработица и обнищание масс.

Брошюру «Корея» прочтет с большим интересом каждый советский речник, с огромным вниманием следящий за событиями, происходящими сейчас в этой стране.

Д. ГРИГОРЬЕВ.

*) В. В. Ковыженко. Корея. Под редакцией члена-корреспондента Академии наук СССР Е. М. Жукова. Географгиз. Москва, 1950 г.

Фронт сторонников мира растет и крепнет

КИТАЙ

С каждым днем в Китае ширится движение в защиту мира. В Северо-Восточном Китае под Стокгольмским Воззванием уже подписалось свыше 14.500 тысяч человек, в том числе 2.300 тысяч человек — в провинции Сунцзян, включая Харбин.

Газета «Цзефанжибао» сообщает о дальнейшем развертывании движения в защиту мира в Шанхае и его окрестностях. К настоящему времени под Стокгольмским Воззванием подписались 218.500 членов профсоюзов — работников шанхайских магазинов.

По сообщению газеты «Синьвэньжибао», в районе Тадзан крестьяне единодушно ставят свои подписи под Стокгольмским Воззванием. В деревне Буцзячай под Воззванием подписались все крестьяне.

Подписывая Стокгольмское Воззвание, крестьяне шанхайских предместий обещают приложить все усилия к тому, чтобы собрать богатый урожай пшеницы и хлопка и помочь Народно-освободительной армии в освобождении Формозы.

США

Несмотря на попытки правительства и реакционной печати помешать сбору подписей под Стокгольмским Воззванием, «Информационный центр сторонников мира» сообщает, что под Воззванием уже подписался один миллион американцев в 40 штатах страны. Председатель «Информационного центра сторонников мира» видный ученый Дюбуа подчеркнул, что из этого количества 400 тысяч подписей собрано после начала американской агрессии в Корее.

«Информационный центр...» призывает сторонников мира к концу сентября собрать пять миллионов подписей.

В США усиливается движение за мир, против американской вооруженной интервенции в Корее. По сообщению газеты «Дейли уоркер», в Уэбстер-холл в Нью-Йорке состоялся митинг, организованный комитетом компартии округа Кингс, на котором выступил секретарь Национального комитета компартии Холл. Движение за запрещение атомной бомбы, сказал Холл, должно сочетаться с широкой кампанией за прекращение интервенции в Корее и в других странах Тихого океана.

ВЕНГРИЯ

Священики греко-католической церкви комитета Сабольч-Сатмар обратились к духовенству католической церкви с призывом включиться в борьбу за мир.

«Мы, — говорится в обращении, — призываем католическое духовенство об'единить свои силы в борьбе против поджигателей войны.

Мы считаем, что наше место — в лагере сторонников мира, и заявляем, что мы стоим за мир. Мы готовы итти вместе с трудовым народом по пути дальнейшего укрепления нашей народной демократии и построения социализма».

ФИНЛЯНДИЯ

Под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия собрано в Финляндии 557.670 подписей. В пяти различных местностях, в том числе в городе Каяни, число подписавшихся под Воззванием составляет 50 и более процентов всего местного населения.

ВЬЕТНАМ

Вьетнамское информационное агентство сообщает из Северного Вьетнама, что 25 июня на митинге представителей народных организаций, политических партий, религиозных, культурных и научных кругов под руководством Всевьетнамской лиги национального единения был создан подготовительный комитет Вьетнамского национального комитета сторонников мира.

Этот комитет поставил перед собой задачи: сорвать агрессивные планы американских империалистов, которые пытаются использовать атомную бомбу для уничтожения миролюбивых народов; раз'яснить тесную связь между борьбой за независимость вьетнамского народа и всемирной борьбой в защиту мира; мобилизовать вьетнамский народ на активное участие в движении за мир во всем мире.

БРАЗИЛИЯ

На 1 июля в Бразилии собрано около 3 млн. подписей под Воззванием, требующим запрещения атомного оружия.

Недавно созданная организация «Национальное движение за запрещение атомного оружия» сообщила, что кампания в защиту мира в стране достигла больших успехов и что комитет этой организации намерен собрать до 30 сентября 4 млн. подписей.

Перед лицом мощного движения в защиту мира бразильские власти усиливают репрессии против борцов за мир. Как передала радиостанция Рио-де-Жанейро, местный суд потребовал, чтобы находящийся на подпольном положении генеральный секретарь бразильской компартии Престес и другие руководители компартии явились на допрос по обвинению в «заговоре» против государства. В случае неявки их будут судить заочно.

ШВЕЦИЯ

Как сообщает шведский Национальный комитет защиты мира, по предварительным данным, поступившим из 13 губерний Швеции, Стокгольмское Воззвание о запрещении атомного оружия подписали 193 тыс. шведских граждан.

Наиболее успешно сбор подписей под Воззванием проходит в Стокгольме и Стокгольмской губернии, в Гетеборге и губернии Порботтен.

ИСПАНСКИЕ РЕСПУБЛИКАНЦЫ ПОДПИСЫВАЮТ СТОКГОЛЬМСКОЕ ВОЗЗВАНИЕ

Орган компартии Испании газета «Мундо обреро» пишет, что в Испании, «несмотря на трудности и риск, с каждым днем увеличивается число демократов и патриотов испанцев, которые, как и докеры в Аликанте, антифранкисты в Галисии и те, кто на стенах домов в городах пишет слово МИР, высказываются за поддержку Стокгольмского Воззвания».

Газета приводит далее имена видных испанских республиканцев, подписавших Стокгольмское Воззвание. Среди них: Долорес Ибаррури — генеральный секретарь коммунистической партии Испании и вице-председатель кортесов; Хосе Хираль — профессор, бывший премьер-министр испанского правительства; Висенте Урибе — бывший министр; Анхель Галарса — бывший министр; Эмилио Эррера — генерал и др.

События в Корее

В сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики отмечается, что на всех фронтах части Народной армии продолжали наступление.

Американская авиация подвергла зверской бомбардировке и обстрелу города и деревни в северной части Кореи и освобожденные города и деревни на юге Кореи.

13 июля более 30 американских самолетов дважды совершили налет на город Вонсан (Гензан) и на окрестные деревни, где сбросили более 500 бомб весом от 100 килограммов до 1 тонны. Они без разбора, по-зверски, бомбили мирное население. В результате бомбардировки разрушено много жилых домов, больниц, школ и других культурных учреждений. Убито много жителей.

13 июля части Народной армии полностью освободили один из важнейших городов южной части Кореи — центр провинции Северный Чунчен — Чхончжу (Сейсю). В боях за освобождение города Чхончжу части Народной армии захватили пленных и трофеи.

Другие части Народной армии 13 июля в 5 часов утра освободили город Йосань (Рейдзан).

С 3 по 6 июля американский флот варварски обстреливал из дальнобойных орудий город Чумуньчжинь (Тюбунри). В результате этих обстрелов убито и ранено много женщин и детей.

14 июля продолжали наступление части Народной армии, преследующие войска противника в районе Чхончжу (Сейсю) и освободившие Кесань (Кайзан) и Енпхун (Эмпо).

14 июля американская авиация совершила налеты на город Вонсан (Гензан) и его окрестности. В результате бомбардировки в Вонсане имеется много жертв среди населения. Авиацией Народной армии и огнем зенитной артиллерии сбито два американских бомбардировщика.

На восточном побережье успешно развертываются партизанские действия, поддерживающие наступление частей Народной армии.

Авиация Народной армии, несмотря на неблагоприятную погоду, в боях против превосходящих сил противника наносит серьезные удары по его авиации и сухопутным войскам. В 17 часов 14 июля самолеты Народной армии завязали воздушный бой над городом Тэчжон (Тайден) против шести четырехмоторных бомбардировщиков противника и сбили два бомбардировщика.

15 июля войска Народной армии полностью освободили один из важнейших городов провинции Южный Чунчен — город Кончжу (Косю). Войска, освободившие город Кончжу, захватили большие трофеи.

15 июля другие части Народной армии освободили в западной части провинции Южный Чунчен город Хонсон. На севере провинции Северный Кенсан части Народной армии освободили город Муньген (Бункей).

Наступление частей Народной армии продолжается.

Корреспондент агентства Рейтер сообщает из Нью-Йорка, что местные радиостанции передали сообщение с корейского фронта о том, что 14 июля северокорейские войска форсировали реку Кымган (Кин-Ко) вблизи Кончжу (Косю), расположенного примерно в 30 километрах северо-западнее Тэчжона (Тайден).

Токийский корреспондент агентства Рейтер передает, что 15 июля северокорейские войска предприняли общее наступление на американскую линию обороны Тэчжона (Тайдена).

Самый широкий прорыв совершен, повидимому, в секторе Кончжу (Косю), в 32 километрах северо-западнее Тэчжона. Однако сообщается также о сильном давлении с севера, в районе дороги, идущей из Чочхиуона (Циоциина) в Тэчжон (Тайден).

Назым Хикмет освобожден из тюрьмы

СТАМБУЛ, 16 июля. (ТАСС). По сообщению газеты «Ватан», вчера на основании закона об амнистии из тюремной больницы был освобожден известный турецкий поэт-демократ Назым Хикмет. Адвокат Хикмета заявил корреспонденту газеты «Ватан», что поэт нуждается в длительном лечении и отдыхе.

Ответственный редактор
В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ
АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс Телефоны: зам отв редактора — К 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и партийный — К 0-66-68; зав издательством, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел Б 8-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91, 37 и 1-50.
601981. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1975.